

За рулем

ISSN 0321-4249
1 ● 1985

С НОВЫМ ГОДОМ!

1 9 8 5

ГОД ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ



1945 год весь прогрессивный мир встречал с надеждой на скорое окончание кровопролитнейшей из войн и неизбежный крах германского фашизма. К началу года не только вся наша земля была очищена от фашистской скверны, гитлеровцы были изгнаны и из многих стран Восточной и Юго-Восточной Европы. Под мощными ударами Красной Армии распался блок фашистских государств. Италия, Финляндия, Болгария, Румыния, Венгрия перешли на сторону антигитлеровской коалиции. 12 января под напором советских войск затрещала вся 1200-километровая оборона вермахта от Нарева до Ясло в Карпатах.

Атакованные с привисленских плацдармов, соединения гитлеровских войск потерпели тяжелые поражения. Отход врага превратился в паническое бегство. Бросая тяжелое вооружение, оставляя на полях горы трупов, фашистское воинство устремилось назад на запад.

Удары следовали один за другим. 17 января головные отряды войск 1-го Украинского фронта форсировали реку Варта — последний водный рубеж перед территорией фашистского рейха. Освобождена многострадальная Варшава. 19 января передовые части 1-го Белорусского фронта вышли на старую германо-польскую границу. 22 января пал Инстербург. Развивая успех вдоль реки Прегель, советские войска развернули наступление на Кенигсберг. 23 января их передовые соединения находились уже в 100 километрах от Берлина. Военный Совет фронта 29 января доносил Верховному Главнокомандованию и Государственному Комитету обороны: «Ваш приказ — мощным ударом разгромить противостоящую войскам фронта группировку противника и стремительно выйти к линии польско-германской границы — выполнен».

На южном фланге огромного фронта советские войска освободили часть Чехословакии, форсировали Одер и вышли на рубеж 60 километров от столицы рейха. В Венгрии задыхалась окруженная советскими дивизиями 180-тысячная группировка врага.

Москва 25 раз салютовала в честь побед Белорусских и Украинских фронтов в грандиозной по масштабам Висло-Одерской операции. Многие части и соединения были награждены орденами. Почетные наименования Варшавских, Лодзинских, Краковских и других получили многие части и соединения. Тысячи офицеров и солдат были награждены орденами и медалями.

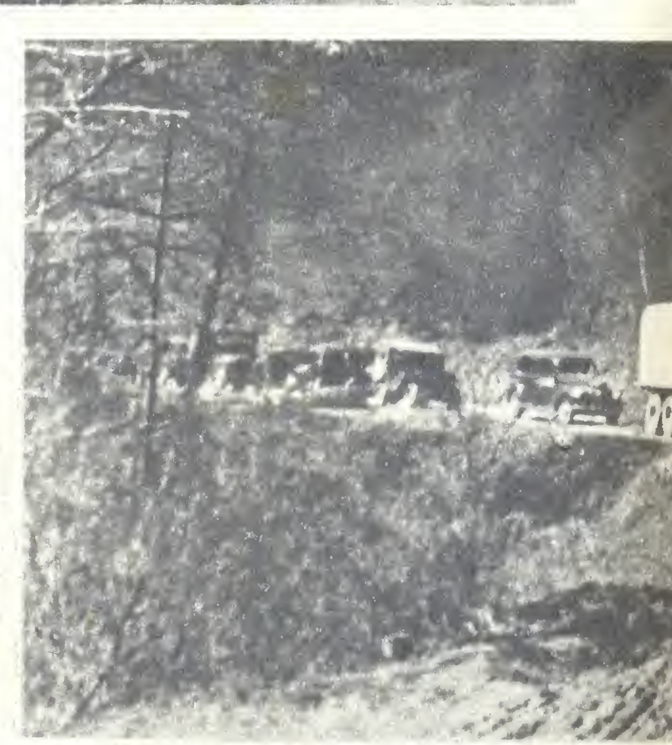
Подвиги водителей боевых машин перекликались с героизмом автомобилистов-транспортников.

Водители 866-го автотранспортного батальона рядовые Василенко и Бурноев совершили









рейс по подвозу боеприпасов на расстояние 315 километров за 9 часов, за что были на месте награждены орденами Славы III степени. Колонна автомобилей 573-го автотранспортного батальона, которую вел старшина Шибиченко, была атакована кавалерийской частью. Шоферы не растерялись, заняли круговую оборону и вместе с подошедшими мотострелками отбросили врага. Груз был доставлен вовремя. Такие эпизоды были характерны для работы автомобилистов.

За время операций автомобильный транспорт только 1-го Украинского и 1-го Белорусского фронтов перевез около 1,4 миллиона тонн грузов и свыше 200 тысяч человек. За успешные действия приказом Верховного Главнокомандования нескольким автополкам было присвоено наименование Лодзинских, семь автомобильных частей удостоены звания гвардейских, а некоторые награждены орденами.

Только с 22 по 25 января в 8-й гвардейской армии получили правительственные награды 40 лучших водителей, в 27-й армии — 80, в 3-й ударной — 75. Среди награжденных был рядовой И. Лузиков, который за 20 дней января совершил на своем автомобиле пробег в 4115 километров, доставив фронту 178 тонн боеприпасов. Он прикрепил на гимнастерку орден Отечественной войны II степени.

Военный Совет 1-го Белорусского фронта направил командиру 18-й автобригады полковнику Б. Кугутову и командиру 65-го автополка полковнику Н. Сударкину телеграмму: «В напряженный момент обеспечения наступающих войск вы лично и ваши автомобилисты значительно помогли перевозками боеприпасов и горючего нашим доблестным танкистам. За вашу инициативу, проявленную энергию вам, вашим офицерам и водителям объявляю благодарность».

Выходом на Одер и захватом плацдармов на его левом берегу Красная Армия завершила одну из наиболее крупных стратегических операций Великой Отечественной войны.

★ Вот она, фашистская Германия! Январь 1945 года.

Фото из архива ТАСС

★ Гвардейские минометные части идут на запад.

Фото А. Устинова

★ Мотоциклисты 1-й армии Войска Польского на улицах Кюстрина.

Фото из архива ЦМВС СССР

★ Форсирование Одера южнее Кюстрина.

Фото А. Боровских из архива ТАСС

★ Колонна мотопехоты направляется на освобождение Чехословакии.

Фото из архива ЦМВС СССР



Киргизская земля не знала огня и крови Великой Отечественной войны. Ее не терзали снаряды, небо над ней не вспарывали зенитки, ее дороги не прогибались под тяжестью танковых колонн. Мирная земля!

Но те четыре года она жила вместе со страной, по одному закону: все для фронта, все для победы! Уходили воевать сыны Киргизии, шли на запад эшелоны с продукцией заводов, работавших днем и ночью, с хлебом, мясом, шерстью. А навстречу им, с запада другие эшелоны везли раненых и беженцев, которых Киргизия принимала, обогревала и выхаживала... Не было у нас мирной земли, как бы далеко ни лежала она от пульсирующей черты, что называлась линией фронта. И память о войне живет в этой республике так же, как живет на Украине и Брянщине, в Белоруссии и горах Кавказа, в Молдавии и Прибалтике. Может, памятников поменьше, но Память — та же.

Об этой Памяти, о том, как Великая Победа отзывается в поколениях, о том, что связывает солдат 40-х годов с солдатами 80-х, и шел наш разговор в столице Киргизии. В нем принимали участие председатель ЦК ДОСААФ Киргизской ССР Герой Советского Союза генерал-майор К. У. Усенбеков, работники фрунзенской автошколы ДОСААФ — ветеран Великой Отечественной войны подполковник-инженер запаса преподаватель Н. Г. Никифоров, заместитель начальника школы В. В. Штумф, мастер производственного обучения вождению О. Н. Гнедиков и бывший курсант этой автошколы А. П. Пастухов.

Началась беседа с вопроса, обращенного к ветеранам. Я попросил их вспомнить свой июнь сорок первого.

ЭСТАФЕТА ВЕРНОСТИ

К. УСЕНБЕКОВ. В некоторых фильмах о войне показывают выпускные балы накануне 22 июня. Так это, можно сказать, про меня: 21 июня 41-го в пржевальском педучилище был выпускной вечер. Мы веселились от души, пели песни на киргизском, русском, казахском языках. И была среди них очень популярная в те годы «Если завтра война». А завтра, и правда, началась война... Но на фронт я попал не сразу — сначала направили работать по специальности, учителем. А весной сорок второго — военные курсы, потом Донской фронт. Начинал воевать ефрейтором.

Н. НИКИФОРОВ. Я родом из Кустанайской области. Еще мальчишкой освоил трактор, комбайн — как старший брат. Война началась, мне по возрасту рано было воевать, а брат пошел на фронт. Остался я за него землю пахать. И все я ждал, когда дорасту до настоящего фронта. В мае сорок второго наконец послали меня в пехотное училище, затем на формирование 193-й стрелковой дивизии. Стал я пулеметчиком-наводчиком и зашагал по военным дорогам...

— А где закончились эти дороги?

К. УСЕНБЕКОВ. Мои — под Берлином.

Н. НИКИФОРОВ. В Германии.

— Понимаю, что рассказывать о войне можно много, но все-таки есть, наверное, особенно памятный день, особенно запомнившийся бой?

К. УСЕНБЕКОВ. Каждый бой помнится, ведь из него живым вышел. Ну, а самый тяжелый, пожалуй, был на Одере, когда в ходе наступления наш батальон оторвался от полка почти на 3 километра и попал в окружение. За три дня мы отбили 14 атак фашистов, вызвали на себя огонь нашей артиллерии, чтобы помочь наступлению. За этот бой командиру батальона Алексееву и мне присвоили звание Героя Советского Союза.

Н. НИКИФОРОВ. Никогда не забуду бои в Сталинграде, этот непрерывный ад. В день приходилось отбивать по 10—12 вражеских атак. И ранило меня впервые в Сталинграде. Легко ранило, в ступню, когда положили меня в укрытие — сразу уснул, да так крепко, что товарищи не могли добудиться и решили, что умер. Отнесли к погибшим, чуть было не похоронили. Проснулся, на счастье... Так что Сталинград для меня — самое памятное на войне.

— Этому дню скоро сорок лет. Сейчас вы, конечно, особенно много встречаетесь с молодыми людьми. О чем говорите с ними?

К. УСЕНБЕКОВ. Правду о войне и Победе рассказать — наш святой долг. Во фрунзенской секции ветеранов войны, где я председатель, около тысячи человек, а в республике тех, кто прошел Отечественную, — десятки тысяч. Выступаем мы в школах и институтах, на встречах с допризывниками, в клубах, по радио и телевидению. Но всегда ли такие выступления дают тот эффект, которого ждем? И если нет — в чем дело? Послушаешь иного: «Я Варшаву брал... Я Берлин штурмовал...» Почему — «я»? Один, что ли? Участвовал — да, но не один же. Мы не о себе должны говорить — о народе, о его великом подвиге. Не себя, а товарищей своих, всех, кто победил, показать. Особая статья — выступления в школах ДОСААФ. Тут не просто молодые ребята сидят. Им скоро в армию идти, и кто знает, какие задачи там придется решать. Если плох окажется солдат — это наш общий «брак», общий промах.

Н. НИКИФОРОВ. Я в автошколе уже двадцать лет. Многое за это время изменилось: техника, помещения, условия работы. И курсанты изменились. Я могу сравнивать — многие сотни их выучил.

— И в чью пользу сравнение?

Н. НИКИФОРОВ. Думаете, скажу — «раньше были получше?». Нет, не скажу. Всегда они разными были: по способностям, желанию учиться, характеру. Были и есть, конечно, «трудные». Приходится таким больше души отдавать. Зато потом, если получишь из армии письмо от бывшего «шалопая» — правы, мол, вы были, теперь понял, — по-настоящему счастлив. И работу свою со всеми ее переживаниями именно за это люблю. Тут как-то заболел тяжело, думал, уж не

вернусь в автошколу. Да и в ЦК ДОСААФ на более спокойную работу звали. Но поправился — и в класс, к ребятам, к «трудным» и «нетрудным». Говорю с ними о войне? Конечно, часто говорю. И о том, как до войны жили, — тоже. Иначе как им понять, откуда в нашем народе такая сила, что фашистов сломила. Хотя только о прошлом речь вести — тоже не все. Вот когда придет в класс недавний курсант, недавний солдат, дополнит мой рассказ своим, сегодняшним — тогда совсем здорово!

В. ШТУМФ. В октябре 1984 года нашей автошколе исполнилось 50 лет. К юбилею мы начали создавать школьный музей, искать документы, фотографии, реликвии. Хотим оформить стенды, рассказывающие о работе школы в годы войны. Ведь это необычный этап — из ее стен уходили парни на фронт. В том, как и чем жила тогда школа, отразилась жизнь всей Киргизии в войну, ее дела, направленные на помощь фронту, всей стране. Будем стараться собрать побольше такого материала к 40-летию Победы.

К. УСЕНБЕКОВ. Я пришел в комитет ДОСААФ республики в 1968 году. Тогда у фрунзенской автошколы было всего четыре класса, машины — с фанерными дверцами. Сегодняшним курсантам такого и не представить, а ведь 17 лет — не столь уж большой срок. Если в автошколе сумеют восстановить историю за полвека, сумеют показать, как во Фрунзе готовили водителей для фронта, для армейской службы в другие годы, картина получится впечатляющей.

В. ШТУМФ. Конечно, есть у нас и другие идеи, как встретить 40-летие Победы. Встречи с участниками войны, специальные лекции и занятия, поездки в воинские части. Очень надеемся на своих ветеранов, но и на молодые кадры тоже. Есть у нас среди новобранцев хорошие преподаватели, мастера, есть много недавних выпускников, которые отлично прошли военную службу.

К. УСЕНБЕКОВ. 40-летие Победы — это не только знаменательная дата. Это смотр наших достижений за прошедшие 40 лет, в том числе — в воспитании новых поколений защитников Родины. Мы можем говорить, что многие ребята, которым по долгу службы пришлось в это мирное время пройти нелегкие испытания, оказывая, например, братскую помощь народу Афганистана, показали себя достойными наследниками славы своих отцов.

— Ну что же, предоставим слово самым молодым участникам нашей беседы. Что бы вы сказали сегодняшним курсантам, если бы пришли к ним в класс?

А. ПАСТУХОВ. Сказал бы: «Учите, запоминайте все, что дает вам школа». Звучит, может быть, неоригинально, но я на себе испытал, что это значит. В армии сначала водил ЗИЛ, потом доверили КамАЗ. Принял с радостью: очень уж хотелось на нем ездить. Хотя, честно скажу, знаний и навыков тут было не ахти... И в первом же походе, в горах, забуксовал на подъеме, отстал от колонны. Это представляло реальную опасность — за камнями могла подстерегать душманская засада. Товарищи, конечно, меня выручили, но урок получил хороший.

О. ГНЕДИКОВ. Да, знание техники многое решает. Мне за годы службы довелось разные автомобили водить, и каждый выучивал досконально. Приходилось, кроме того, учитывать много всяких обстоятельств, например жару, когда в тени за 50 градусов, шины не выдерживали горячего асфальта, лопались. И горные дороги брали в расчет. Короче говоря, отправляясь в путь, несколько раз проверяли, все ли на месте, — «запаска», полный комплект инструментов, канистры с маслом и, конечно, вода. Потому что если она в походе закипит, то не скоро найдешь колодец или источник. Многому приходилось учиться. Поэтому, кстати, водителя-новичка первое время сажали рядом со «стариком».

— Вы сейчас сами учите курсантов. Помогает этот армейский опыт?

О. ГНЕДИКОВ. Конечно! Хотя я не так уж часто на него ссылаюсь, но стараюсь дать ребятам все, что знаю, обучить их приемам вождения, которые пригодятся в армии. Тут как-то ездили в воинскую часть — встретил там своего ученика. Сидит за рулем, прямо молодец молодцом. Приятно было...

А. ПАСТУХОВ. После службы я по-другому стал оценивать многие вещи. Может быть, потому, что пришлось повидать такое, что раньше только в книгах читал: выстрелы, мины, гибель людей. Хотя не только поэтому. В армии проверяешь себя.

Н. НИКИФОРОВ. Вот смотрю на таких ребят и думаю, что мы, когда с войны вернулись, были немногим старше. На год-два, пожалуй. И мне, да что мне, всем нам хочется, чтобы они тоже помнили: мы тогда были такими же. Слов нет: наша задача — готовить хороших водителей. А может быть, еще важнее объяснить курсантам, почему они должны стать хорошими водителями, хорошими солдатами, защитниками Родины. Это иногда сложнее. Но необходимо.

К. УСЕНБЕКОВ. Для этого надо чаще объединять усилия ДОСААФ с усилиями комсомольских организаций, школ, техникумов, вузов, предприятий. Подготовка к празднованию 40-летия Победы показывает, что у нас тут очень много возможностей. Давайте помнить об этом. Великая Отечественная война, наша Победа дали нам бесценные уроки — братства, верности долгу, Родине, мужества. Мы должны заново вдуматься в смысл этих слов. И передать их молодым как самое дорогое, что имеем.

В. МАРКОВ,
спец. корр. «За рулем»

г. Фрунзе

За нашу Советскую Родину!

За рулем

1 ● Январь ● 1985

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года



НЕ ЗАБЫТЬ НИКОГДА

По-разному встречали солдаты Победу в майские дни 1945 года. Наш 804-й отдельный автотранспортный батальон эта весть застала в пути. Уже потом стало ясно, что это был последний рейс с боеприпасами для танков, который мы совершили в район Праги.

И вот теперь, 9 мая, на обратном пути к Дрездену, где был расквартирован автобат, нас застала оглушительная, беспорядочная стрельба. Колонна остановилась, руки водителей потянулись к оружию, и вдруг перед радиатором моей машины вырос здоровяк солдат с «дегтярем» в правой руке. Улыбаясь и крича что-то неразличимое в грохоте выстрелов, он бил из пулемета, подняв его одной рукой, прямо в небо. И вот тут я все понял. Победа!

Наш автобат шел к ней долгим путем. Горькая пыль дорог отступления из Прибалтики, холод и разводья на Дороге жизни под Ленинградом, сожженная и разрушенная гитлеровцами Варшава, площадь перед рейхстагом...

Я не стрелял в тот день. Опустившись на подножку кабины, сидел, привалившись к дверце и держа в опущенных руках карабин. Высоко над нашей колонной барражировали истребители, надежно прикрывавшие нас последние месяцы. И мне вспомнилось, как гонялись даже за каждой отдельной машиной «мессеры» в начале войны. Наш батальон тогда отступил с войсками под Ленинград. 19 ноября 1941 года на лед Ладоги сошла первая машина батальона — ГАЗ—АА. Лед выдержал. За ней пошли роты, в которых были полуторки, а мы, водители трехтонных ЗИСов, вынуждены были остаться — лед еще не окреп.

Наконец, в первых числах декабря пришла и наша очередь. С выключенными фарами колонна 1-й роты осторожно спустилась на лед. 35 километров ехали почти до рассвета, и никто не мог понять, почему машины плохо тянут на второй и третьей передачах. С рассветом разобрались: лед прогибался под машиной, образуя широкую впадину, и получалось, что наши ЗИСы все время идут на подъем. Пришлось рассредоточить колонну, набрать интервалы в 75—100 метров.



Продовольствие ленинградцам. Станция Борисово-Глебово, 1942 год.

Фото из архива ТАСС

С рассветом в воздухе появились «мессеры». Они непрерывно заходили для обстрела. Летела щепа от пробитых бортов, неожиданно в лобовом стекле появлялись круглые пробоины, от которых во все стороны разбегались лучики трещин. Не все доехали до Тихвина. Но мы знали, что ленинградцы голодают, что каждая машина с продовольствием спасет сотни жизней. И вот мы опять на льду Ладоги. В кузовах — мясо. Опять сорокаградусный мороз, вражеские самолеты, предательские полыньи, чуть подернутые сверху тонкой ледяной коркой.

Вскоре пришел опыт. Колонна была слишком удобной целью для авиации противника. Мы стали ездить группами по две-три машины. Сложилась и наша бригада — земляки-москвичи Дмитриев, Малкин и я. За сутки делали по два-три рейса. Наступала зима с метелями, со снежными заносами, порывистый ветер свистел во всех щелях кабины, стыли руки, спать нам почти не приходилось, хотя глаза слипались сами.

Придумали мы себе своеобразный будильник. Подвешивали в кабине котелок с гайками, гильзами и разным металлическим хламом. Грохотал котелок на неровностях обледенелой дороги так, что и мертвого разбудил бы. А некоторые пристраивали за спиной карабин, чтобы затвором он давил в спину и не давал засыпать.

Снегопады заставили пробивать в снегу новые трассы, машины шли как в туннеле. И вот однажды нас подстерегли вражеские стервятники. Раньше мы обычно разъезжались в разные стороны, но тут деваться было некуда: слева и справа снежная стена. На третьем заходе «мессер» подловил меня. Близким разрывом бомбы с ЗИСа сорвало капот, осколки пробили две шины слева. Но остановиться — значит создать пробку на дороге, задержать десятки машин, подставить их под удар. 15 километров тянул тогда «на честном слове» и до места добрался почти без резины, на одних дисках.

Так мы работали всю эту зиму и следующую.

Были и удивительные задания. В новогоднюю ночь, с 31 декабря на 1 января 1943 года, во время подготовки к прорыву блокады мы возили лестницы. Да, самые обыкновенные деревянные трехметровые лестницы. Накануне командир роты старший лейтенант В. Троицкий был вызван комбатом майором В. Трубченко. Вернувшись, он отдал распоряжение готовить машины для выполнения особого задания. Ночью мы привели свои ЗИСы на деревообрабатывающий завод. Здесь с недоумением узнали, что «особым заданием» будет перевозка лестниц. Но наше дело солдатское. Лестницы мы погрузили и уже в наступающем рассвете доставили в небольшой лесок неподалеку от невского берега.

Противоположный берег Невы, высокий и крутой, гитлеровцы полили водой, и он представлял собой гладкую стенку, на которой не за что было ухватиться. Вот тогда-то в ходе наступления и пригодились наши лестницы. Солдаты 136-й и 268-й стрелковых дивизий смело выскакивали из траншей на лед. В течение 5—10 минут штурмовые группы преодолели открытое пространство и по лестницам забрались на ледяной вал.

Завязалась рукопашная схватка, врага выбили из траншей.

Много потом было сложных заданий, тяжелых рейсов по разбитым фронтовым дорогам и бездорожью. Росло мастерство шоферов, совершенствовались командиры. Мы освобождали Прибалтику, шли с войсками по Польше, подвозили снаряды к танкам и прямо из кузовов передавали их в башни. А в Берлине 2 мая 1945 года танкисты получили от нас снаряды перед самым рейхстагом.

Но суровых будней Дороги жизни, топких торфяников Ленинградской области, опасных рейсов по Ладоге с открытыми дверцами, чтобы шофер успел выпрыгнуть, если машина угодит в полынью или трещину, мне не забыть никогда.

Я. ДУБИНО,
водитель автобазы «Известий»,
ветеран войны

СОВЕТСКИЙ ГИМН В ГОЛЛАНДИИ

Команда СССР в 13-й раз выиграла Кубок Европы по мотоболу

Ее костяк вновь составили спортсмены двух клубов — «Ковровца» (Ковров), чемпиона страны 1984 года, и серебряного призера «Металлурга» из подмосковного города Видное. Впервые за многолетнюю историю этих турниров их программа была существенно изменена. На этот раз состоялись два отдельных турнира. В первом, предварительном национальные сборные Англии, Болгарии, Голландии и дебютанты спортсмены Испании в один круг оспаривали единственную путевку, дающую право вместе с командами СССР, Франции и ФРГ бороться за Кубок Европы. И второе новшество: финалы не проводились, все участники встречались между собой по одному разу и места определялись по набранным очкам. Каждый матч состоял из двух таймов по 30 минут.

В предварительном турнире победили хозяева поля — голландские мотоболисты. Таким образом, состав участников Кубка Европы оказался тем же, что и в прежние годы: Голландия, СССР, Франция и ФРГ. Первый свой матч наши мотоболисты проводили с французами в городе Хенгело. Стартовый состав советской сборной: В. Ионов (вратарь), Н. Анищенко — В. Серебряков, А. Царев — С. Часовских, на замены готовы были выйти В. Кузыченко и Ю. Алексинский.

Первый тайм прошел с заметным преимуществом наших мотоболистов. Несколько раз после сильнейших ударов мяч попадал в штангу или отражался вратарем французской сборной. И все-таки на 11-й минуте Часовских открыл счет. А через две минуты с сомнительного пенальти французы восстановили равновесие. Наши заиграли еще мощнее. Второй и третий голы забил Царев. И все это произошло за четыре минуты. Во втором периоде соперники смогли сократить разрыв в счете. Итог 3:2 в пользу сборной СССР.

Очень напряженным и интересным был матч ФРГ—Франция, закончившийся победой западногерманских мотоболистов со счетом 4:2.

Следующую встречу наша сборная провела против голландцев и победила — 9:2 (три мяча забил Царев, по два Часовских и Алексинский, по одному Анищенко и Серебряков).

И вот заключительный матч — СССР—ФРГ. Он начался атаками западногерманских мотоболистов, которые первыми добились успеха. Затем инициатива перешла к нашей сборной. Дважды после сильнейших ударов Царева ворота соперников спасала штанга. И все-таки Серебрякову до перерыва удалось восстановить равновесие. После перерыва (игра началась в полночь по московскому времени) на поле опустился такой густой туман, что даже из центрального круга не было видно ворот. Спортсменам приходилось опускать голову к рулю, чтобы увидеть, куда направляется мяч.

Основное время не выявило победителя. Пришлось командам провести дополнительный тайм. От высокого темпа, постоянной силовой борьбы усталость тяжелым грузом навалилась на участников этого напряженнейшего матча. Советская сборная всегда славилась высоким духом, умением в наиболее трудные моменты сыграть, что называется, выше себя. Так было и на этот раз. Меткий удар Сергея Часовских принес трудную, заслуженную победу нашим мотоболистам — 2:1. Теперь она 13-кратный обладатель Кубка Европы! А. Царев стал самым результативным игроком турнира, забив 5 мячей. На один меньше у Часовских.

К. КОТЕЛЬНИКОВ,
судья всесоюзной категории
г. Амстердам

Команды	1	2	3	4	Очки	Голы	Место
1. СССР	x	3:2	2:1	9:2	6	14:5	I
2. Франция	2:3	x	2:4	3:2	2	7:9	III
3. ФРГ	1:2	4:2	x	6:1	4	11:5	II
4. Голландия	2:9	2:3	1:6	x	0	5:18	IV

КОГДА ЭФФЕКТИВНЫ ТСО?

Разговор о технических средствах обучения, который постоянно ведет журнал, радует своей практической направленностью. Он нацелен на совершенствование учебного процесса, создание и развитие современной материальной базы, а это, как известно, составляет основу подготовки квалифицированных водителей.

В ряде последних публикаций высказывалось мнение о том, что насыщение техническими средствами обучения бывает и чрезмерным. Хочу развить эту мысль.

Технические средства обучения сами по себе не могут быть вредны. Напротив, они существенно расширяют возможности преподавателя, позволяют в тот же отрезок времени дать учащемуся гораздо больший объем знаний и в более доступной форме.

Опасно другое — неограниченное и порой неоправданное увлечение различными ТСО (надо «выглядеть не хуже других»), когда классы загромождаются ненужными устройствами, а преподаватель из учителя, открывателя знаний превращается в оператора аппаратуры. При этом сплошь и рядом рвется канва занятий, рассеивается внимание обучаемых, вынужденных переключаться с одного объекта на другой.

Выход, вероятно, существует только один: предельно четко представлять себе ход каждого урока, находить заранее разумное, рациональное сочетание приемов обучения, при которых роль преподавателя оставалась бы активной и основной. Например, на мой взгляд, демонстрации экранного или звукового материала (кинофильма, слайдов, магнитофонной записи) обязан предшествовать подготовительный этап, в ходе которого преподаватель объяснил бы смысл и задачу работы, обратил внимание на главное. В ходе просмотра (если материал не звуковой) вмешательство преподавателя должно быть строго выверенным и дозированным. По окончании же урока необходимо непременно проверить, как усвоен материал, определить слабые места, выставить оценки — а это можно сделать лишь при наличии аппаратуры программного обучения, заранее подготовленной к опросу по данной теме. Более того, как показывает опыт обучения водителей в Венгрии, опрос можно проводить во время урока три-четыре раза, после каждого раздела темы, если в демонстрируемом материале предусмотреть паузы-вставки с вопросами по отработанному разделу. Наконец, если аппаратура программного обучения позволяет фиксировать ответы всех без исключения обучаемых, анализ этих ответов красноречиво покажет преподавателю, на какой именно раздел нужно обратить внимание еще раз, что осталось вне их понимания.

Рассматривая насыщение классов ТСО с этих позиций, мы должны признать, во-первых, что пока не имеем единой методики. Все строится на чутье и педагогическом мастерстве того или иного преподавателя. Во-вторых, наши учебные кинофильмы и диафильмы нуждаются в перестройке с расчетом на использование классов программного обучения (КПО). И, в-третьих, далеко не все существующие и используемые у нас КПО позволяют в полной мере сочетать обучение на современном уровне с постоянным контролем усвоения материала, с фиксацией этого контроля.

Учебные организации оборонного Общества оснащены сейчас самыми разнообразными техническими средствами обучения. Одни из них сделаны на производственных комбинатах ДОСААФ, другие самостоятельно, по собственным разработкам. Видимо, настала пора провести глубокий сравнительный анализ состава этих средств, оценить эффективность и степень их использования в процессе подготовки, формирования будущего водителя. Иными словами, нужно определить, какие из ТСО наиболее эффективны, в каком сочетании их лучше всего применять, и дать соответствующие типовые методические рекомендации.

Точно так же обстоит дело с оборудованием автодромов. Как ни парадоксально это звучит, но мы, справедливо гордясь тем, что свыше 90% учебных организаций ДОСААФ располагает автодромами, до сих пор не имеем типового проекта, который предусматривал бы не только размещение основных элементов, но и электрификацию, и систему дистанционного контроля, и комплекс неожиданно появляющихся препятствий. И это не все. Поскольку значительную часть времени автодромы пустуют, необходимо, вероятно, подумать об их использовании для повышения квалификации водителей. Например об устройстве специальной «скользкой» площадки, где за небольшую плату владельцы личных автомобилей под руководством опытных наставников обучались бы вождению в сложных условиях.

Оптимизация учебной материально-технической базы — вопрос серьезный.

Кстати, хороший пример оптимизации — концентрация автопарков нескольких школ в одном объединении, чем создаются лучшие условия для эксплуатации учебных автомобилей, более экономного расходования горюче-смазочных материалов. За примерами далеко ходить не надо. Созданное в Ленинграде учебно-производственное объединение существует не первый год и по всем статьям доказало свою правомочность.

Понятно, что решение перечисленных вопросов — дело непростое. Оно требует внимательнейшего рассмотрения, учета огромного опыта, накопленного преподавателями и мастерами. Оптимизация, вероятно, должна начинаться с начального уровня и заканчиваться обобщением всего лучшего, что создано в системе учебных организаций ДОСААФ.

М. КОЛОБОВ,
старший инспектор ЦК ДОСААФ СССР

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

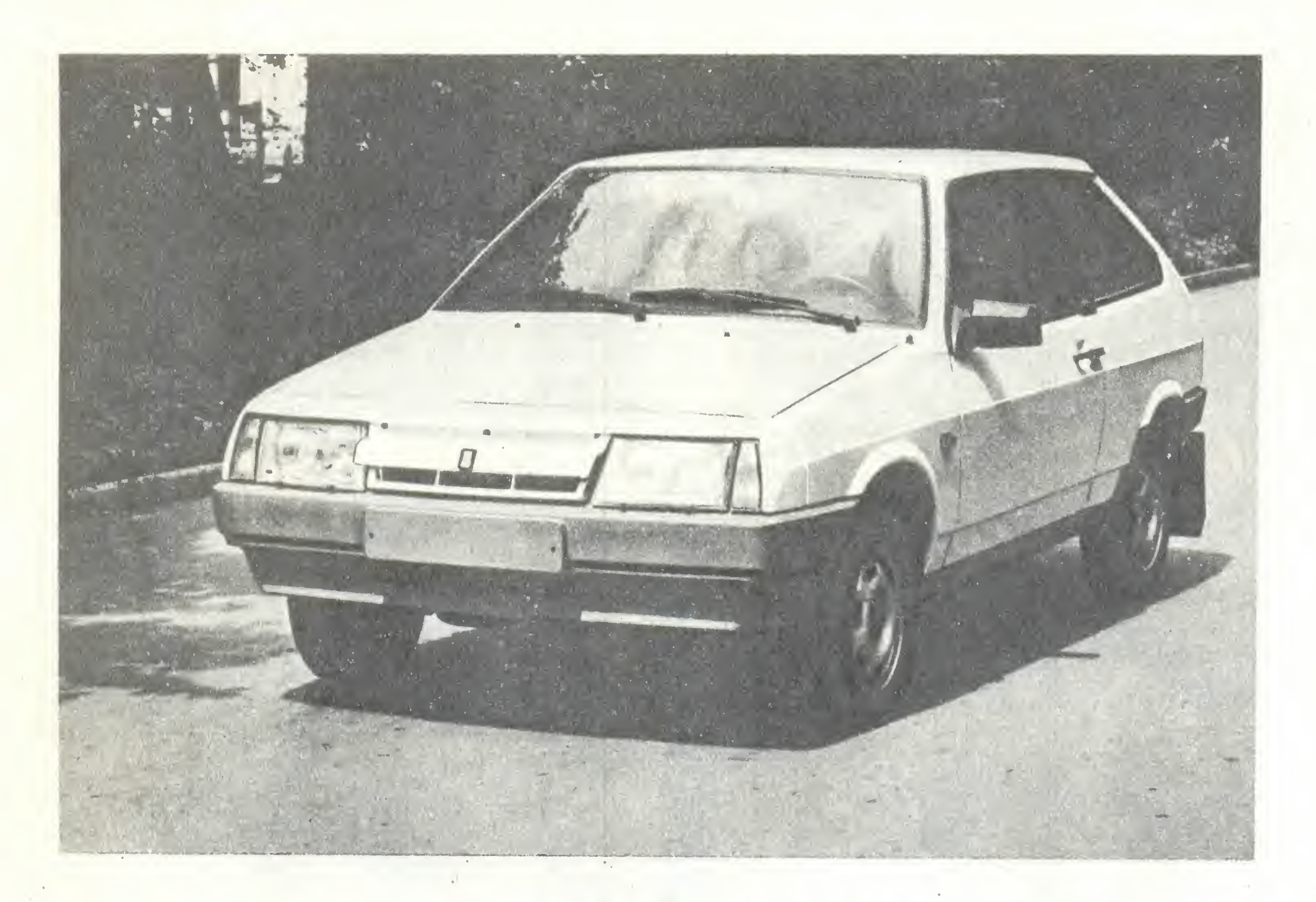
Мы привыкли к тому, что конструктивное совершенствование автомобилей идет непрерывно: появляются новые модификации, модернизированные варианты. Но периодически наступают моменты, которые вызывают общее волнение многомиллионной армии автомобилистов: происходит смена базовой модели. Новинка вызывает самые разные эмоции — от скептической настороженности до жгучего интереса и даже безудержного восторга. Понятно, что последнее из упомянутых состояний преобладает среди тех, кто новинку приобретает. И в этом кроются свои спасности.

Автомобилисты со стажем помнят, как в конце 50-х на смену степенным «москвичам—401» и «победам» пришли и «москвичи—407» и «волги» 21-й модели. Обзорность, комфорт, скорость и... аварии из-за переоценки этих достоинств. Впрочем, их было немного, поскольку — по теперешним понятиям — машин вообще было мало, да и динамические качества их, опять-таки с сегодняшних позиций, были довольно скромными.

Следующий рубеж, связанный с вводом в строй волжского автомобильного гиганта, был гораздо ощутимее. Скоростные, приемистые, устойчивые на дороге «жигули» буквально завораживали, вызывали ощущение вседозволенности. И, к сожалению, слишком многие горячие головы оказались жертвами этого ощущения. «Мой знакомый, опытный водитель, пятнадцать лет ездил на «Победе» без происшествий. А когда купил «Жигули», то через несколько дней попал в серьезную аварию. Зачем выпускать такие машины?» Подобные мнения, ставящие вопрос «с ног на голову», доводилось слышать нередко. Но время шло, и новый уровень автомобилизации стал привычным, естественным. А затем, разумеется, автомобилисты начали ждать очередную «смену декораций» — появление машин новых моделей.

И вот эта пора пришла. Первенец нового поколения, автомобиль ВАЗ—2108, в основных чертах уже знаком читателям («За рулем», 1984, № 11 и 12). Это динамичная и комфортабельная машина, очень современная во всех решениях. Главная же конструктивная ее особенность заключается в том, что ведущими стали передние колеса, и это предопределяет специфику поведения автомобиля на дороге, особенно в экстремальных условиях. Совсем недавно в журнале был помещен ряд материалов, достаточно подробно освещавших данный вопрос («Ощущение переднего привода», 1984, №№ 7 и 8; «За рулем переднеприводного», 1984, № 11). Но теперь, когда «премьера» состоялась и первая партия серийных «восьмерок» сошла с заводского конвейера и отправлена потребителям, уместно спросить: готовы ли мы отнестись к новинке серьезно и грамотно, не придется ли на этот раз платить авариями за несоответствие своих привычек, своей квалификации техническому уровню новых машин?

Именно такие проблемы больше всего волнуют сегодня специалистов ВАЗа— конструкторов и исследователей. Они обратились к редакции «За рулем» с просьбой еще раз поговорить с читателями на эту тему. И мы решили рассказать об интересном эксперименте, который провел Р. П. Кушвид, преподаватель московского завода-ВТУЗа при



— Результат тестирования вполне закономерен, — считает Р. П. Кушвид. — Мы намеренно поставили водителей в критические условия: маневрирование на скользкой дороге с предельно достижимой скоростью. В таких обстоятельствах управляющие действия рефлекторны, а на переднеприводном автомобиле прежние навыки могут оказать плохую услугу. Если вы владеете приемами «высшего пилотажа» (скажем, ездой с управляемым заносом), то, пересев на ВАЗ—2108, должны полностью отказаться от некоторых из них и разучивать новые для себя элементы техники управления.

— На ВАЗ—2108 пока в основном ездили испытатели, — говорит А. Д. Давыдов, руководитель сектора исследований управляемости на автополигоне НАМИ. — Но это не была обычная эксплуатация: проведены длительные и крупномасштабные целевые испытания, позволившие накопить немалый опыт, в том числе и по проблемам управляемости. Собственно, сказанное в статье «Ощущение переднего привода» («За рулем», 1984, № 7 и № 8) и есть отражение этого опыта. Если же говорить о новом автомобиле несколько шире, то нужно отметить, что это действительно этапная конструкция, обладающая многими достоинствами. В числе прочих к ним следует отнести прекрасную курсовую устойчивость и на сухой, и на скользкой дороге. Не менее устойчив и хорошо управляем автомобиль и в повороте, когда на него действует центробежная сила. Благодаря низкому центру тяжести опрокидывание практически исключено: на испытательном стенде ВАЗ—2108 опрокидывается при наклоне вбок на 55° (градусов, а не процентов — почти отвесная стена!). В сочетании с комфортабельностью, удобно спланированным рабочим местом, хорошей подвеской, высокими сцепными свойствами новых низкопрофильных шин это создает ощущение той самой вседозволенности.

Между тем возможна ситуация, когда не поможет даже овладение особенностями управления переднеприводным автомобилем, о которых ранее рассказывалось в журнале. Речь идет о случае входа в поворот на очень скользкой дороге с недопустимо высокой скоростью. Если на привычной заднеприводной машине водитель-ас попытается уйти от беды, применив управляемый занос, то на «восьмерке» этого сделать нельзя. Есть основания полагать, что и для переднеприводной удастся найти специальные приемы и доработать их до уровня профессиональных рекомендаций, но пока совет один: не поддаваться гипнозу обладания современнейшим автомобилем, точно оценивать свои возможности и дорожные условия. Кстати, запас осторожности вообще не повредит, особенно в период накопления опыта управления «ноль восьмым» в любых трудных условиях, где сказывается специфика переднего привода.

Таково мнение специалистов. Остается лишь выразить надежду, что стремительное развитие автомобилизации и технических знаний сделало нас грамотнее, опытнее и осторожнее. Давайте шагнем на очередную ступень автомобильного прогресса без неоправданных потерь!

В ВАШИХ РУКАХ ВАЗ-2108

автозаводе имени И. А. Лихачева, имеющий большой опыт в исследованиях управляемости автомобилей.

Эксперимент был организован так. Отобрали группу из тридцати водителей с разным уровнем профессиональной подготовки — от не очень опытных автолюбителей до гонщиков со званием мастера спорта. В составе группы были и две женщины — момент существенный, поскольку именно женщинам в наибольшей степени присущи такие водительские добродетели, как внимательность, аккуратность и осторожность. Цель опыта заключалась в сравнительном анализе результатов, которые показывали водители при поочередной езде на ВАЗ—2107 и ВАЗ—2108. Испытуемым предстояло по пять раз (на каждой машине) выполнить упражнения «круг» и «змейка» на асфальтированной площадке, слегка заснеженной и кое-где обледеневшей, а также провести серию заездов по извилистой грунтовой дороге, тоже покрытой неглубоким снегом и льдом. Температура воздуха во время эксперимента приближалась к нулевой, поэтому снег был довольно влажным и скользким. Скорость движения каждый водитель должен был показать наибольшую по своим расчетам и возможностям.

Никакого специального инструктажа по особенностям управления водителям не давали и не предоставляли возможности предварительно покататься на ВАЗ—2108. Это обеспечивало свежесть впечатлений у испытуемых и самостоятельность их суждений. Впрочем, здесь содержался и некий подводный камень: езда на непривычной машине для многих трудна сама по себе, безотносительно к схеме силового привода или иным техническим деталям — обстоятельство, которое не могло не сказываться на результатах. Но на это пошли.

Что же в итоге получилось?

Автолюбители, которым свойствен спокойный стиль езды, действующие осторожно и рассудительно при любых обстоятельствах, попросту не почувствовали особой разницы в технике руления. Такой результат закономерен: ни один из них не только не попал в критическую ситуацию, но даже не приблизился к ней. Определенные затруднения, которые испытывали водители этой категории, — прямое следствие непривычности рабочего места. Поэтому, как правило, в первых заездах их время на ВАЗ—2108 было несколько хуже, чем на знакомых «Жигулях», а потом происходила адаптация и показатели уравнивались.

По-иному выглядели на трассе автоспортсмены и профессиональные испытатели. Разумеется, их конечные результаты по времени были намного лучше, чем у предыдущей категории. Как говорится, положение обязывало. Но достигались они методом проб и ошибок, примерно так, как описывалось в статье «За рулем переднеприводного» («За рулем», 1984, № 11). Высокая водительская квалификация, отточенное «чувство автомобиля», привычка к анализу своих результатов помогали им успешно воспользоваться этим методом, несмотря на сложившиеся стереотипы приемов и действий.

Гораздо хуже чувствовали себя автолюбители, которых можно отнести к приверженцам резкой, агрессивной манеры езды. Не обладая ни оттренированным мастерством автоспортсменов, ни испытательской «привычкой к непривычному», к тому же, что греха таить, нередко отличаясь большим самомнением, они стремились «показать класс», а потому зачастую так и не справлялись с управлением в пределах отведенных пяти заездов. Иными словами, если бы дело происходило на улице или дороге, где препятствиями являются не раскрашенные вешки, а нечто гораздо более серьезное, ситуация была бы явно аварийной.

А. МОИСЕЕВИЧ



ТИПАЖ НЕ ТЕРПИТ ПУСТОТЫ

Так называлось выступление московского автолюбителя Е. Крадинова в июльском номере «За рулем» минувшего года. Он ставил вопрос о необходимости производства в нашей стране общедоступного малогабаритного экономичного легкового автомобиля типа ЗАЗ—965. Такая машина предусмотрена перспективным типажом — плановой программой создания в нашей стране новых легковых моделей. Предусмотрена, но не выпускается...

Проблема, о которой пишет Крадинов, очень актуальна — таково мнение подавляющего большинства читателей, откликнувшихся на публикацию: металлурга **А. Прокопьева** из Новосибирска и сельского врача **А. Королева** из Белгородской области, водителя-профессионала **В. Науменко** из Надыма Тюменской области и инженера **С. Калашникова** из Алма-Аты, семьи **Паниных** из поселка Аргаяш Челябинской области и многих других.

Да, такой автомобиль нужен для поездок на работу, на отдых, как повседневный, доступный транспорт. Вот не нуждающиеся в комментариях слова **Т. Петровец**, рабочей швейно-производственного галантерейного объединения в Гомеле: «Мне далеко добираться из дома до работы. Летом очень выручает велосипед, а вот осенью и зимой нужен небольшой, экономичный и недорогой автомобиль. Для меня этот вопрос стоит очень остро, но где взять такую машину?»

Естественно спросить: почему до сих пор с 1969 года, когда был свернут выпуск ЗАЗ—965А, нет автомобиля первой группы особо малого класса (по терминологии перспективного типажа)?

Автолюбитель **А. Литвиненко** (г. Артемовск Донецкой области) видит причину в том, что «изучением спроса на автомобили у нас никто в прошлом серьезно не занимался. Спрос и так был велик. А теперь положение изменилось, и заняться этим как раз время». «Уже сегодня, — добавляет **Ю. Черняев** из Ашхабада, — «запорожцы» и «москвичи» стоят в свободной продаже. В недалеком будущем это ждет и модели ВАЗ — «Нива» уже кое-где имеет ограниченный спрос». Читатели обращаются со своими опасениями, что может повториться история с затовариванием торговой сети мопедами, к планирующим организациям и Минавтопрому и говорят о том, что нужно объективно представлять себе возможности и потребности рынка легковых автомобилей внутри страны. «А ведь сегодня на него, — по словам механика **Н. Посконного** из Московской области, — поступают машины практически одного класса. И в этой связи хотелось бы знать, в какой степени Минавтопром координирует разработки новых легковых моделей».

Наверное, читатель прав. В одной из «клеточек» перспективного типажа, а именно во второй группе малого класса мы видим завидное изобилие моделей АЗЛК, ВАЗ, ИЖ. По своим эксплуатационным характеристикам и цене они очень близки. Недалек от них в этом отношении нынешний «Запорожец». И, как заключает новосибирец **А. Прокофьев**, «слишком большим получился разрыв между этими автомобилями и мотоциклами. Как бы выпало одно звено в логической цепочке транспортных средств». Заметим, звено, рассчитанное как раз на массового потребителя! Красноречивое свидетельство тому — возросший спрос на изрядно потрепанные ЗАЗ—965. Эти машины даже 15-летней и большей давности очень быстро находят в «комиссионке» сбыт.

Между прочим, как показывают выраженные в письмах мнения, розничную цену почти все считают одним из важнейших элементов характеристики автомобиля. Поскольку у моделей первой группы особо малого класса по сравнению с «жигулями» и «москвичами» на 40—50% меньшая сухая масса и менее богатое оборудование, цена этих машин должна лежать, считают читатели, в рамках 3—4 тысяч рублей. Думаем, что эти расчеты выражают прежде всего не озабоченность в связи с личным бюджетом, а взгляд на типаж легковых автомобилей и их качества с позиций экономических интересов в масштабах всей страны. Авторы писем активно проявляют себя хозяевами своей страны, и в этом их гражданская позиция советского человека. Эта позиция присутствует во многих откликах, полученных редакцией.

Так, **Ю. Верхолат** (г. Артем Приморского края) пишет: «На своей «Ниве» езжу на работу, огород, рыбалку чаще всего один, расходуя до 15 литров бензина на 100 километров. А на машине первой группы особо малого класса сжигал бы втрое меньше».

Второе такое письмо — **Н. Васильева** из Кемеровской области. «У меня, — пишет он, — ВАЗ—21011. Машина хорошая. Однако редко ее салон бывает заполнен. Больше приходится ездить одному. Поэтому меня больше устраивала бы малогабаритная машина».

Его мысль развивают **Г. Пристинский и В. Манюченко** из Николаева: «Зачем перемещать по дорогам миллионы лишних тонн металла в виде «жигулей», «москвичей» и «волг» без пользы?» Что возразишь? Ведь массовый малогабаритный легковой автомобиль был бы почти на 30—40% легче любой из названных машин. **И. Лукашов** из г. Валуйки Белгородской области уточняет: «Малогабаритный легковой автомобиль по сравнению с «жигулями» позволит при ежедневных поездках на работу расходовать вдвое меньше топлива и занимать на дороге и стоянках на 20% меньшую площадь». Одессит **Л. Алексеенко**, проанализировав все «за» легкового автомобиля первой группы особо малого класса, резюмирует: «Такой автомобиль экономически выгоден и автолюбителю и государству».

Справедливости ради отметим, что отдельные читатели, например пермяк **Ю. Зеленин**, владелец «Нивы», считают иначе: «Крадинов видит проблему лишь с позиций потребителя. И с этой точки зрения его позиция абсолютно правомерна и неоспорима. Но с позиций общества, государства микролитражки принесут вред. Во-первых, это будет самая массовая модель автомобиля. Массовость означает рост заторов и аварийности на дорогах, появление большого количества людей на природе, в пока еще недоступных им местах, это усложнение проблем снабжения горючим, обеспечения гаражами и т. д».

Действительно, производство общедоступного массового автомобиля и соответственно возможный рост спроса на индивидуальные автомобили вообще могут обострить эти проблемы и даже породить новые. И их придется решать, какими бы сложными они ни были, ибо в нашем социалистическом обществе автомобиль существует не вообще, не как некий абстрактный символ индустриальной мощи, а как машина, созданная в первую очередь для человека, ради его удобства.

«Именно такая машина способна решить проблему автомобилизации», — продолжает эту мысль **И. Герасимов**, инженер-электрик из г. Бузулука Оренбургской области.

Читатели сформулировали, так сказать, и свои ТУ на нужный им автомобиль. Анализ их предложений показывает, что эта машина должна иметь трехдверный кузов типа «универсал» с двумя местами для взрослых, двумя для детей. Большинство выступает за приводящий передние колеса двигатель водяного охлаждения, рабочим объемом 800—850 $см^3$ и мощностью 30—40 л. с., не более. При снаряженной массе 550—650 кг автомобиль должен развивать наибольшую скорость 90—100 км/ч и расходовать бензина при движении по условному городскому циклу 5—5,5 л/100 км.

При этом многие особо остановились на «стратегии» создания машины. Вот несколько важнейших моментов.

И. Кольцов (Ленинград): «Малый автомобиль не значит, что это «дешевка». Такая машина должна быть дешева не потому, что все в ней «по нижнему пределу» — и полнота оборудования, и уровень комфорта, и качество, и долговечность. Она дешева потому, что мала по размерам, экономична в расходе материалов и топлива».

Шофер **А. Пересветов** (г. Ачинск Красноярского края): «Рабочему человеку не нужны излишняя комфортабельность и неразумная быстроходность. Ему нужна прочная рабочая техника, которая имеет четыре колеса и крышу над головой».

С. Баев (г. Воткинск Удмуртской АССР): «Машина, о которой мы говорим, должна быть такой же надежной и неприхотливой в эксплуатации, как «жигули».

В. Волков (г. Горький): «Автомобиль первой группы особо малого класса нам, автолюбителям, очень нужен. Его ни в коем случае нельзя создавать, подражая модели ЗАЗ—965. Нужна совершенно другая по конструкции машина. Думаю, что проектирование ее следует поручить Волжскому автомобильному заводу, сегодня наиболее передовому».

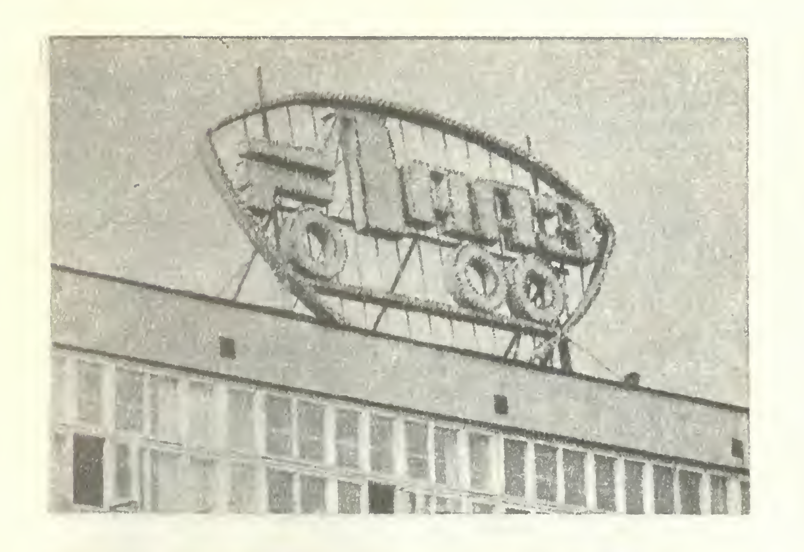
И вполне закономерно волнение **А. Гусева** из Ленинграда: «Когда? Проблема назревает уже давно, и получить свое разрешение она должна в ближайшие пять—десять лет». Но **В. Двоеглазов** (шахтер из г. Белово Кемеровской области) решительно несогласен: «Эти машины нужны уже сейчас, а не через десять лет».

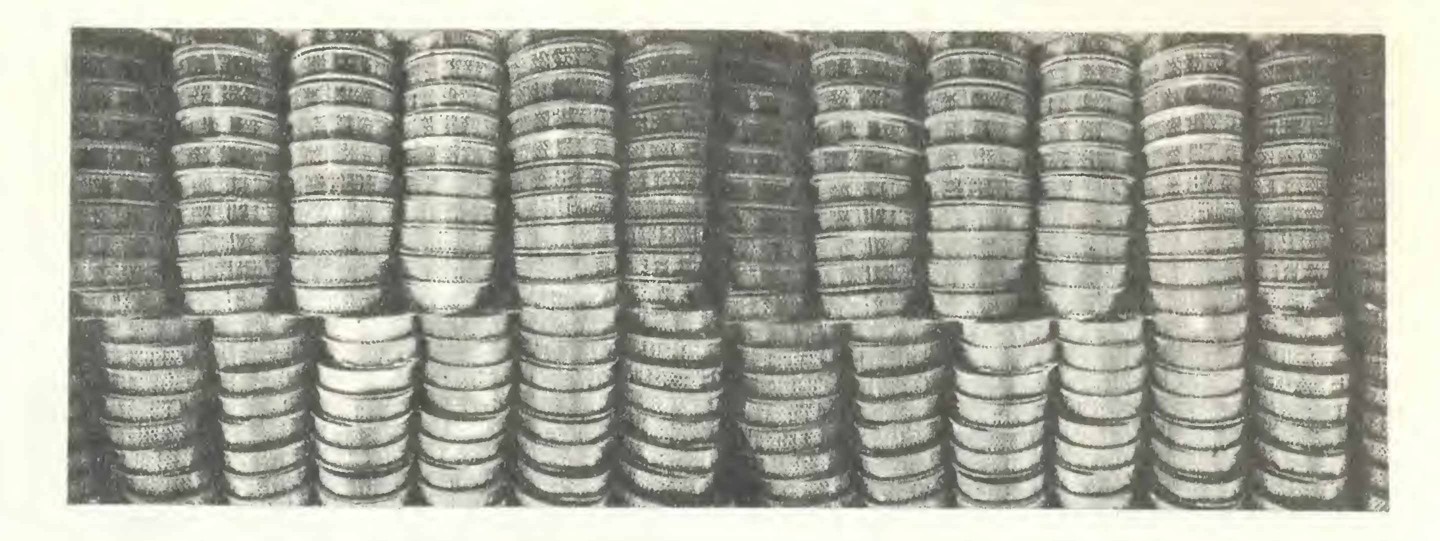
Высказанные читателями соображения представляются интересными. Они говорят о том, что мнение массы автомобилистов может стать в определенной мере ориентиром, по которому заводы смогут выверять свой технический курс.

О том, сколь внимательно следит «средний автомобилист» за любой информацией о работе заводов по новым моделям, как чутко он реагирует на нее, свидетельствуют письма **Н. Маркитанова** из Грозного, **Г. Седегова** из Архангельска, **В. Шавши** из села Голубовка Брянской области и многих других. Они ссылаются на опубликованные газетами «Труд», «Советская Татария», а также белорусским бюллетенем «За безопасность движения» отрывочные сведения об опытных образцах малогабаритного легкового автомобиля, создаваемого совместными усилиями коллективов волжского и камского автомобильных заводов. В связи с этими публикациями у них возникают резонные вопросы — где, когда и в каких количествах будет организован выпуск этой машины и что она будет собой в общих чертах представлять?

Эти вопросы, как и настоящий обзор, редакция направила в Министерство автомобильной промышленности СССР и соответствующий отдел Госплана СССР.

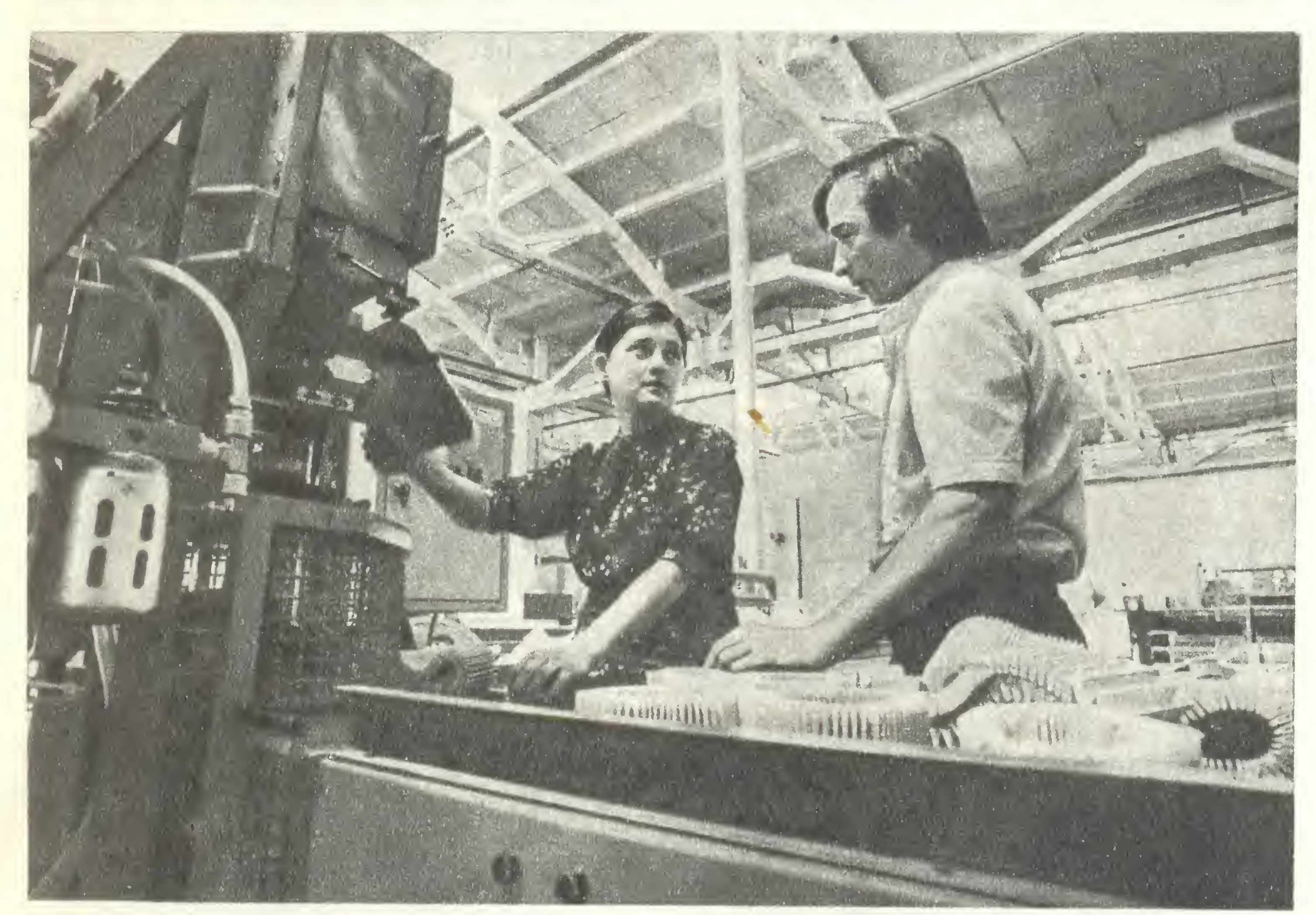


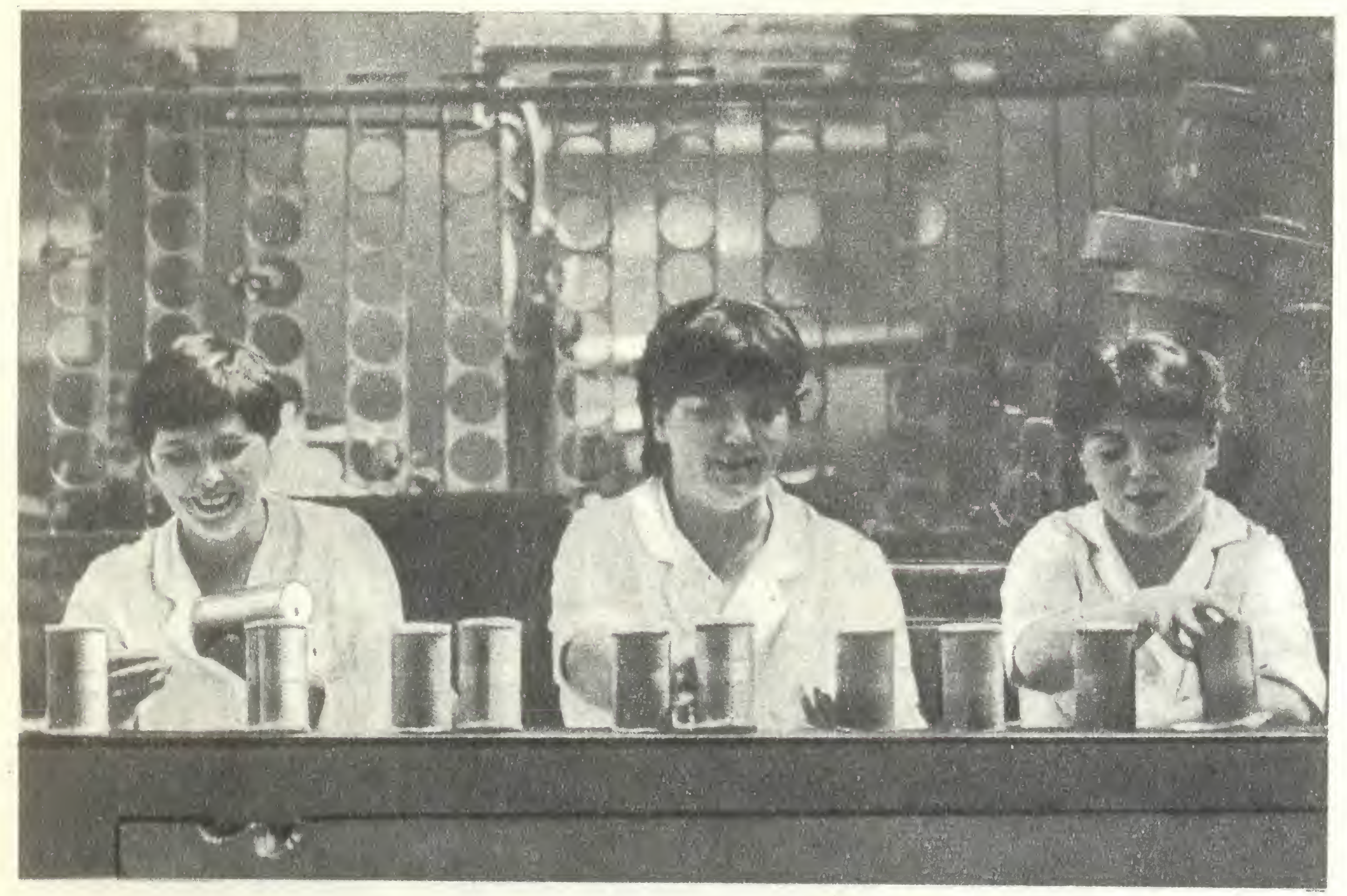




ФИЛЬТРОВ БУДЕТ БОЛЬШЕ

СЕРВИС





Невелик ливенский автоагрегатный завод, но его продукция известна миллионам автомобилистов. Комплектующие изделия двадцати двух наименований отправляются отсюда на двадцать пять заводов. ВАЗ и КамАЗ, ЗИЛ и КрАЗ, УАЗ и ЯМЗ, АЗЛК и УралАЗ, ИЖ и КАЗ, БелавтоМАЗ — вот основные адреса поставок. Безусловное первенство среди всех потребителей продукции ливенцев занимает ВАЗ.

На его конвейеры и в фирменную систему автотехобслуживания отсюда отправляют элементы воздушного фильтра, домкраты, сальники к насосам охлаждающей жидкости, фильтры очистки масла. Изготовляют их миллионами штук, и, как мы знаем, спрос на эти детали пока еще очень велик.

Конечно, производство запасных частей на автоагрегатном заводе не стоит на месте. В конце десятой пятилетки ЛААЗ делал 4,7 миллиона масляных и 2,9 миллиона воздушных фильтров к «жигулям». Планы последнего года одиннадцатой пятилетки соответственно 9 и 4,7 миллиона. На двенадцатую намечено довести выпуск масляных фильтров до 13,5 миллиона, а воздушных — до 6,5 миллиона.

Эти планы подкрепляются конкретными делами. Строятся новые цехи. На завод поступает высокопроизводительное отечественное и зарубежное оборудование. Два с лишним десятка предприятий, в том числе и Югославии, Италии, ФРГ, Японии, поставляют сюда материалы, питающие производство. В июле прошлого года выпущена опытно-промышленная партия масляных фильтров на только что смонтированной автоматизированной линии. Она способна выдать около 5 миллионов фильтров в год при меньших затратах материалов и трудовых ресурсов. Начат монтаж следующей линии столь же высокой производительности.

Ливенский автоагрегатный завод отмечает свое сорокалетие. Из небольшой моторомонтной тракторной мастерской он вырос в современное предприятие, занимающее 24 гектара земли и продолжающее развиваться. И не только своими цехами и планами устремлен завод в будущее. ЛААЗ — самое молодежное предприятие в городе. Каждый третий работающий здесь — комсомолец.

О сегодняшних делах коллектива ливенского автоагрегатного завода рассказывают и фотографии, помещенные на этой странице. Вверху, рядом со снимком заводской эмблемы стопки новеньких воздушных фильтров, готовящихся к отправке на ВАЗ, АЗЛК, «Ижмаш». На среднем фото — один из полуавтоматов новой линии, где изготовляют масляные фильтры для «жигулей». Здесь гармошка термически обработанного картона превращается в кольцо перед операцией сборки фильтра. Нижняя фотография сделана на участке изготовления фильтров очистки топлива для КамАЗов.

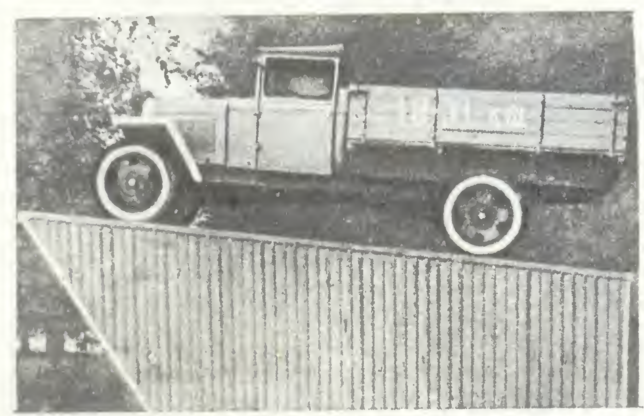
Н. РАЗИНЧЕВ,
спец. корр. «За рулем»
Фото В. Князева

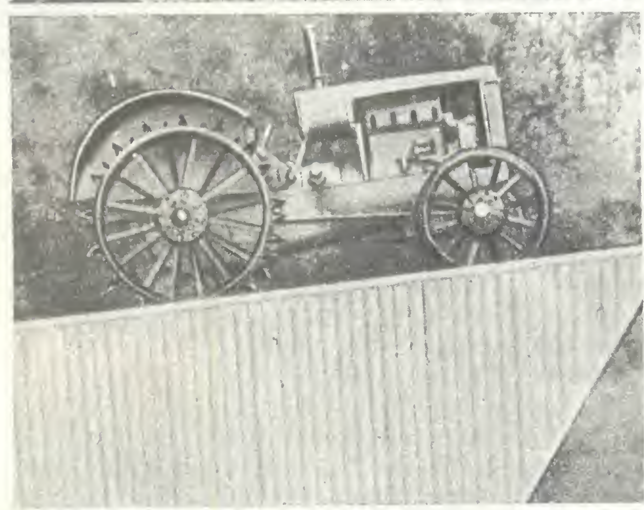
Орловская область, г. Ливны

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

МАШИНЫ-ПАМЯТНИКИ

Перед фасадом учебного корпуса на постаментах две исторические машины — грузовик и колесный трактор. Здесь усть-кинельский филиал куйбышевского сельскохозяйственного института готовит механизаторов.





Одна из машин — полуторка ГАЗ—ММ, которая, судя по сварным угловатым крыльям, кабине со штампованными стальными дверцами и грузовой платформе с откидными бортами, относится к послевоенному периоду. Другая — трактор СТЗ-15/30, один из многих, которые помогали механизировать сельское хозяйство в годы первых пятилеток. И грузовик и трактор неизменно вызывают интерес у всех, кому доведется побывать в поселке Усть-Кинель.

В. ЧМЕЛЕВ

ВСЕСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«Проблемы совершенствования деятельности ведомственных служб безопасности дорожного движения» — так называлась состоявшаяся в Москве Всесоюзная научно-практическая конференция. Об актуальности ее повестки дня убедительно свидетельствуют два обстоятельства, — сказал, открывая конференцию, заместитель министра внутренних дел СССР Б. К. Елисов. — Во-первых, если в десятой пятилетке число дорожных происшествий в автомобильном парке народного хозяйства постепенно уменьшалось, то за последние два года оно снова возросло. Во-вторых, большинство ДТП случается вследствие грубейших нарушений правил движения водителями. Следовательно, повышение их профессиональной квалификации, усиление воспитательной работы непосредственно в автотранспортных предприятиях стало одной из первоочередных задач.

Конференция послужила обмену положительным опытом в этой области, помогла определить наиболее эффективные формы и методы работы, подготовить рекомендации и наметить меры, которые будут способствовать взаимодействию министерств и ведомств, предприятий и организаций автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, научно-исследовательских учреждений в работе по обеспечению безопасности движения.

ДЕЛОВЫЕ СВЯЗИ УКРЕПЛЯЮТСЯ

Итальянский концерн ФИАТ — в числе наших крупнейших экономических партнеров из капиталистических стран. Его предприятия принимали активное участие в создании Волжского автомобильного завода в Тольятти. Стоит вспомнить, что первым опытом такого рода была техническая помощь итальянских фирм в строительстве 1-го ГПЗ в начале 30-х годов. Сотрудничество, начавшееся несколько десятилетий назад, продолжается и сегодня. Важную роль в нем играют станкостроительные фирмы концерна, в частности КОМАУ, выпускающая сварочные машины, роботы и другое оборудование.

В минувшем году представителями КОМАУ подписан ряд крупных контрактов с советскими внешнеторговыми организациями. Запорожскому автомобильному заводу фирма поставит комплексную линию для сварки кузовов нового легкового автомобиля. Сварочные машины этой марки будут работать и в цехах АЗЛК, где также готовятся к выпуску новой машины. Еще один контракт касается закупок оборудования для ярославского моторного завода. Стоимость продукции КОМАУ, поставленной в СССР только за последние десять лет, составляет около 250 миллионов долларов.

Интерес в деловых кругах обеих стран вызвал визит в Москву группы руководителей концерна ФИАТ во главе с его президентом Д. Аньелли. Итогом контактов стали три новых соглашения о научно-техническом сотрудничестве. Считают, что они открывают путь к совместной работе советских и итальянских предприятий не только в автомобилестроении, но и в других отраслях индустрии.

ДЛЯ «ЖИГУЛЕЙ», «МОСКВИЧЕЙ», «ВОЛГ»

Изделия с маркой тбилисского учебно-производственного объединения «Пончала» известны автомобилистам Закавказья. Это масляные фильтры для «волг» и «москвичей», сухие элементы воздушных фильтров для «жигулей». В 1984 году их выпущены здесь сотни тысяч.

Последний квартал прошлого года отмечен в «Пончала» освоением еще одного нужного владельцам «жигулей» изделия — масляного фильтра разборной конструкции со сменным фильтрующим элементом. Разборные корпуса для фильтров поставляет харьковский завод «Серп и молот».

По плану 1985 года таких фильтров в Тбилиси выпустят около 100 тысяч. Одновременно с комплектными фильтрами «Пончала» будет поставлять в торговую сеть сменные фильтрующие элементы из низкосортной хлопчатобумажной ткани.

«ЛАДЬЯ» НАД АМУРОМ

Сеть предприятий фирменного сервиса Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР постоянно растет. Все больше новых станций обслуживания строится на востоке страны.

Недавно вступила в строй действующих еще одна СТО — в Николаевске-на-Амуре. Как и все новые предприятия «АвтоВАЗтехобслуживания», она оснащена современным диагностическим и ремонтным оборудованием, необходимым для обслуживания всех моделей «жигулей».

А. НАСОНОВ

ДЕВЯТЬ ЗАЯВОК НА РЕКОРДЫ

На аэродроме близ Харькова состоялась серия заездов на установление новых рекордов скорости среди автомобилей группы 1 (с поршневыми двигателями) в пяти классах (3—7) на двух дистанциях (500 и 1000 метров).

Участники показали результаты, превышающие предыдущие рекорды страны. В ФАС СССР на регистрацию и утверждение поданы следующие заявки. **Группа I. Дистанция 500 метров (со стартом с места). Класс 3 (до 500 см³):** П. Бородай (ХАДИ) — 110,4 км/ч. **Класс 4 (до 750 см³):** Г. Билис (ХАДИ) — 111,2 км/ч. **Класс 5 (до 1100 см³):** В. Поляков (АМК «Трудовые резервы») — 106,2 км/ч. **Класс 7 (до 2000 см³):** В. Капшеев (СТК харьковского обкома ДОСААФ) — 115,4 км/ч. **Дистанция 1000 метров (со стартом с места). Класс 3:** М. Гриненко (ХАДИ) — 132,8 км/ч. **Класс 4:** М. Кузенков (ХАДИ) — 132,7 км/ч. **Класс 5:** В. Лорент (АМК «Трудовые резервы») — 136,7 км/ч. **Класс 6 (до 1500 см³):** В. Игнатьев (СТК харьковского обкома ДОСААФ) — 143,6 км/ч. **Класс 7:** В. Капшеев — 143,5 км/ч.

МАЛЕНЬКИЕ АВТОМОБИЛИ МАЛЕНЬКОЙ ШКОЛЫ

В хармиской восьмилетней школе Харьюского района Эстонии уже более десяти лет действует кружок автомоделизма. И каждый второй ученик активно участвует в работе кружка.

Будущие механизаторы и шоферы, а ими, несомненно, станут многие выпускники этой небольшой сельской школы, с увлечением строят модели-копии специальных гоночных машин. От натуральных они отличаются по виду лишь тем, что в 24 раза меньше.

Харьюские юные автомоделисты неоднократно занимали призовые места на чемпионатах школьников Эстонии, второй год удерживают первенство в республике. А это не так просто: перед стартом надо пройти серьезный техосмотр, и лишь после тщательной проверки модели допускаются к состязаниям на 24-метровой гоночной трассе, построенной общими усилиями руководителя кружка Аарне Тоома, учащихся и их родителей.

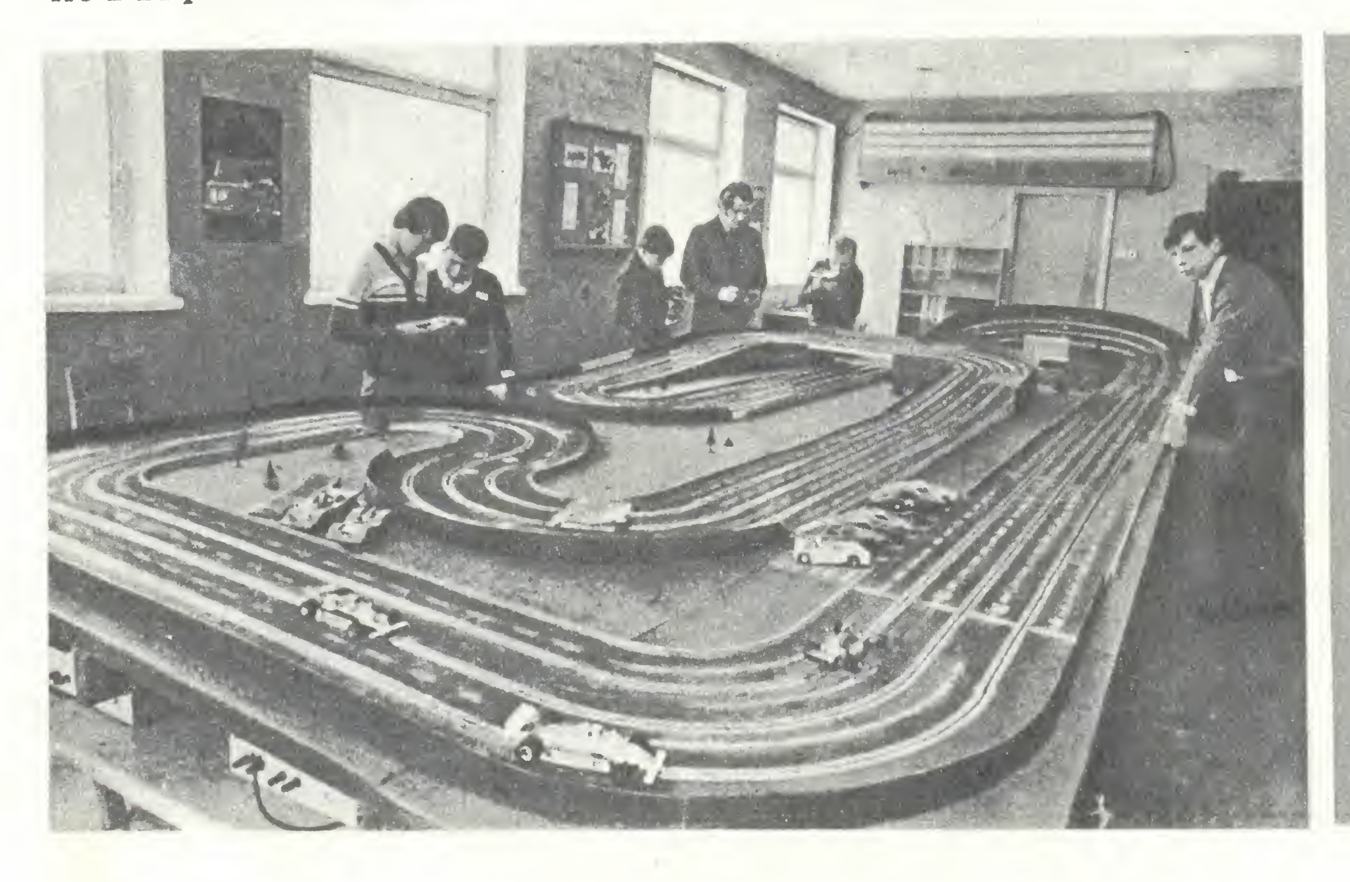


Фото Э. Таркпеа (ТАСС)

БУДУЩЕМУ ВОИНУ

АВТОМОБИЛЬ СТРОИТ МОСТ



Мостостроительная установка УСМ.

Трудно перечислить все военные профессии автомобиля. Если раньше он, как правило, служил средством доставки людей и грузов, а его шасси использовалось для монтажа довольно ограниченного специального оборудования (прожекторы, зенитные и зенитно-пулеметные установки, динамо-реактивные пушки, радиостанции, реммастерские и др.), то теперь перечень выполняемых автомобилем задач значительно возрос.

Одной из специальностей автомобиля в Вооруженных Силах является мостостроение. Нет, это не подвоз заранее заготовленных мостовых конструкций, который под силу обычному автомобилю с грузовой платформой.

Мостостроительная установка УСМ представляет собой целый комплекс оборудования, необходимого для постройки низководных или подводных мостов. Вполне понятно, что водителю КрАЗ—255Б (см. «За рулем», 1971, № 8, стр. 6), на котором монтируется это оборудование, необходимо знать особенности его применения и использования.

...Пурга не унималась третьи сутки. Ветер сек лицо, забрасывал снежными зарядами колеи гусеничных боевых машин, замешивал в полыньях и ледяном крошеве плохо застывшей реки темные водяные разводья.

Гул учебного боя, заглушаемый порывами ветра, удалялся все дальше. Подразделения мотострелков, форсировавшие реку на десантно-переправочных средствах, ушли далеко вперед, только две машины технической помощи, расталкивая мелкие льдины, помогая себе гусеницами на мелководье, вплавь преодолевали водную преграду. Через дватри часа к реке должна подойти артиллерия, машины с боеприпасами, топливом. Для них нужен мост.

Взмывает и сразу теряется в снежной круговерти зеленая ракета. По заранее размеченному маршруту к подготовленной горизонтальной площадке, откуда предполагается вести мост, подходит КрАЗ со стрелой автокрана над кабиной. С другой машины спешивается расчет, солдаты быстро занимают места в кабине управления краном, освобождают стопоры копрового и обстроечного оборудования, на марше закрепленного «по-походному».

Пока часть расчета переводит оборудование УСМ в рабочее положение, другие намечают ось моста и оси опор, обозначают положение береговой опоры.

Но вот откинуты и закреплены выносные опоры автомобиля, стрела крана установила в вертикальное положение четыре копровых блока с дизель-молотами, выброшена выдвижная платформа. Водитель заблокировал механизм задней подвески.

Все идет без суеты, быстро, слаженно. Заняли свои места дизелисты на рабочей площадке машины, с другой стороны, над водой, обстроечники на подвесной платформе «накалывают» сваи, переносимые к ним стрелой крана, устанавливают их в патроны дизель-молотов.

Еще десяток минут — и четкие удары копров понеслись над заснеженным берегом и рекой. Строительство моста началось...

Дизель-молот — это своего рода двухтактный двигатель внутреннего сгорания, у которого «все наоборот»: поршень является неподвижной частью, а цилиндр движется по направляющим. Перед началом работы ударная часть дизель-молота поднимается вверх. Первый рабочий такт — сбрасывание ударной части вниз, на сваю. Удар совпадает со вспышкой рабочей смеси в цилиндре, образуемой во время движения вниз. Давление газов на поршневой блок и механический удар по свае вызывают ее погружение в грунт.

Второй такт рабочего цикла — расширение газов — движение ударной части вверх. Одновременно газы давят на поршневой блок, заставляют сваю продолжать погружение. Во время подъема ударной части происходят выхлоп и частичная продувка. И так цикл за циклом.

...Окончена забивка береговой опоры. Завизжали мотопилы, обрабатывая оголовки свай, установлены насадки. Задним ходом к мостостроительной установке подходит транспортный автомобиль с заранее подготовленными пролетными строениями въездной части.

Снова заработал кран. Высоко поднявшись над сваями, стрела подает строения к обстроечникам, которые закрепляют их на насадках. Первый пролет готов. Освобождена блокировка механизма задней подвески, убраны опоры машины. Открыв дверцу, полуобернувшись назад, водитель точными движениями заводит машину на только что сделанное строение. Расчет внимательно следит, чтобы заданное расстояние до следующей мостовой опоры было строго выдержано.

Ветер не унимается. Управляемая ручными лебедками, ниже к воде опускается обстроечная площадка. Еще четыре сваи готовы к забивке. Дизелисты пускают двигатели. Гулко заухали дизель-молоты, забивая сваи для очередной опоры.

Итак, автомобиль строит мост. Какие же у него технические характеристики, каковы его особенности? КрАЗ—255Б — трехосный, полноприводный автомобиль. Поскольку выполнение разных задач связано с движением по бездорожью, его подвеска и ведущие мосты спроектированы так, чтобы обеспечить достаточно большой (360 мм) дорожный просвет. Во избежание повреждений рулевая тяга размещена за балкой переднего моста.

Проходимость машины повышается также применением централизованной подкачки шин, которой водитель может управлять из кабины прямо на ходу. Чтобы избежать пробуксовки колес на вязком и скользком грунте, в раздаточную коробку трансмиссии встроен межосевой дифференциал.

Подвеска автомобиля — зависимая, рессорная с гидравлическими амортизаторами. Рессоры задней тележки полностью разгружены от передачи реактивных и тормозных моментов. Для разгрузки подвески при работе копрового оборудования шасси оснащено механизмом блокировки. Гидравлический привод имеет выносные опоры. Дизель ЯМЗ—238 мощностью 240 л. с./176 кВт обеспечивает движение со скоростью до 70 км/ч.

Для приведения в рабочее положение копрового и обстроечного оборудования КрАЗ оснащен лебедкой, она находится за кабиной водителя.

Для выполнения операций по развертыванию и свертыванию УСМ и перемещения мостовых конструкций на машине установлен поворотный гидравлический кран. Его грузоподъемность составляет 2 и 2,5 тс при вылетах стрелы соответственно 7,5 и 5,5 м. Стрела крана телескопическая, ее выдвижная часть перемещается вручную.

Кабина водителя оборудуется системой отопления, омывателем и обогревом лобового стекла. Сиденье регулируется по высоте, положению спинки и расстоянию от рулевого колеса.

Для надежного пуска двигателя в зимнее время предусмотрен высокоэффективный подогреватель ПЖД-4АБ.

Во все времена было известно, что сапер — это мастер на все руки. Быть водителем специальной машины в инженерных войсках — работа ответственная и трудная, совмещающая в себе знание автомобильной техники и инженерного оборудования.

А. БЕСКУРНИКОВ,
инженер

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

ПЯТЫЙ СТАРТ «ЮПИТЕРА»

С конвейера объединения «Ижмаш» начали сходить новые мотоциклы «ИЖ-Юпитер—5» и «ИЖ-Юпитер—5К» (их индексы по отраслевой нормали — ИЖ—6.113 и ИЖ—6.114). При разработке этих мотоциклов конструкторы стремились максимально учесть замечания и пожелания, высказанные владельцами «юпитеров» четвертого поколения. Они касались главным образом электрооборудования, экономичности, приспособляемости двигателя к изменению условий движения.

У «Юпитера—5» — основательно модернизированный двигатель. Подбором наивыгоднейших фаз газораспределения, улучшением продувки цилиндра повышены тягово-динамические качества машины. Отраднее всего, что возрос так называемый коэффициент приспособляемости, который характеризует способность двигателя сохранять обороты при увеличении сопротивления движению, именуемую еще гибкостью работы. Это особенно важно при езде с коляской по грунтовым дорогам, пересеченной местности.

Как выглядит характеристика нового двигателя в сравнении с прежним? Из графиков видно, что максимальный крутящий момент увеличился с 3,4 до 3,5 кгс • м, причем обороты, на которых он достигается, стали на 600—900 об/мин ниже. Снизились и минимально устойчивые обороты — до 1300 об/мин. Выгодно изменилась кривая мощности (внешняя характеристика) двигателя. Пожертвовав четырьмя силами максимальной мощности (24 против 28 л.с. у «Юпитера—4»), удалось увеличить на 1—2 л. с. мощность, развиваемую на средних, наиболее часто используемых оборотах. Частота вращения, соответствующая максимальной мощности, также снижена — до 4800—5600 об/мин (у «четвертого» — 5600—6200 об/мин).

За этими цифрами и графиками стоит реальная польза для владельца мотоцикла: теперь он даже с полной нагрузкой легко разгоняется и уверенно движется на высших передачах, поэтому переключать их приходится гораздо реже, чем на «Юпитере—4». Такое качество, надеемся, по достоинству оценят и сельские мотоциклисты, и водители-горожане.

Расход топлива уменьшился: контрольные цифры — 5,9 л/100 км против 6,2 у одиночного и 7,1 вместо 7,5 л/100 км у мотоцикла с коляской.

Новая конструкция оребрения головок и цилиндров способствовала снижению шума двигателя.

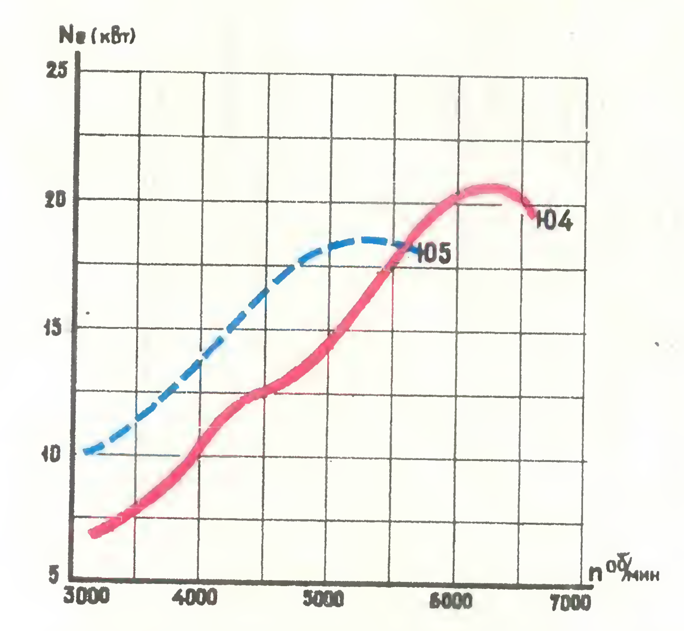
Помимо улучшения эксплуатационных характеристик, уделено внимание повышению надежности двигателя: увеличена износостойкость поршневых колец, улучшена герметизация картера, усовершенствованы механизм кик-стартера и храповой механизм у барабана сцепления. Фланцевое крепление выпускных труб к цилиндрам обеспечило лучшую герметичность стыка, облегчило разъединение этих деталей при ремонте.

Многочисленны изменения в конструкции и технологии изготовления деталей и узлов экипажной части. Среди них — руль с эластичным креплением, двухкулачковый передний тормоз, задние амортизаторы с дополнительным уплотнительным кольцом. Внедрены передний грязезащитный щиток со штампованным кронштейном и седло с рельефным рисунком, обивка которого соединяется с основанием без заклепок.

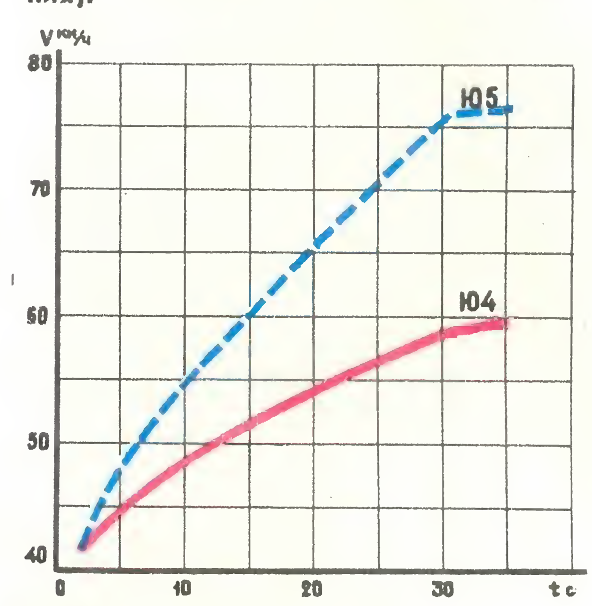
Электрооборудование у «Юпитера—5» осталось в общем таким же, как у прежней модели, но схема и конструкция приборов значительно усовершенствованы. Благодаря этому улучшился пуск двигателя, надежнее стала работать система зажигания, стабильнее заряжается аккумулятор. Лучшие пусковые качества даже при неблагоприятных условиях — после движения с включенным освещением, при слабо заряженной батарее — успели оценить уже владельцы «Юпитера—4» выпуска 1984 года. Они достигнуты повышением мощности искрообразования благодаря применению в обмотке катушки провода с увеличенным сечением. Обеспечена устойчивая искра на свече при напряжении 7,3—8 В в холодном состоянии и 9,5—9,7 В в горячем.

С целью снизить потери в электрических соединениях изменена схема включения катушек зажигания и аварийного выключения двигателя. Катушки соединены непосредственно с замком зажигания, из их цепи исключены штеккерные разъемы. Аварийный выключатель выведен из цепи катушек, изменена его схема: он стал нормально разомкнутым, что лучше отвечает его назначению. При необходимости экстренно остановить двигатель теперь не разрывается цепь зажигания, а осуществляется замыкание на «массу» прерывателями катушек. Разумеется, пользоваться аварийным выключателем следует только в крайних случаях.

Еще одно новшество — снабженная сильной пружиной кнопка для выключения значительной части потребителей электроэнергии и коммутационных приборов. Ей следует пользоваться в случаях, когда аккумулятор практи-



Сравнительная внешняя характеристика (мощность в зависимости от числа оборотов) для «ИЖ-Юпитера—5» (прерывистая линия) и «ИЖ-Юпитера— 4» (сплошная линия).



Сравнительный график времени разгона «ИЖ-Юпитера—5» (прерывистая линия) и «ИЖ-Юпитера—4» (сплошная линия).

«ИЖ-Юпитер—5» получил двигатель с более «тяговитой» характеристикой и улучшенное электрооборудование.



Новый боковой прицеп, легко превращаемый из пассажирского в грузовой. Видно запасное колесо с шиной повышенной проходимости.



чески полностью разряжен и пуск двигателя обычным способом затруднен или невозможен. В такой ситуации, чтобы пустить двигатель с хода, необходимо, нажав кнопку, подключить непосредственно к обмоткам возбуждения генератора любой источник питания (даже плоскую батарейку от карманного фонарика).

Количество штеккерных соединений в цепях включения аккумулятора и выпрямителя-регулятора напряжения БПВ 14-10 сокращено. Это благоприятно отразилось на работе генераторной установки и повысило стабильность зарядки батареи. Изменена и сама конструкция блока БПВ 14-10: введена дополнительная (дублирующая) клемма третьей фазы генератора. Наряду с другими улучшениями схемы и параметров блока эта мера также способствовала повышению его надежности.

На «ИЖ-Юпитере—5» применены усовершенствованные переключатели указателей поворота и освещения («день—ночь»). Их контактные группы стали прочнее, а сам механизм более четко фиксирует заданное положение.

У нового мотоцикла будет комплектация повышенной проходимости. В нее входят подрессоренный передний щиток, устанавливаемое между машиной и боковым прицепом запасное колесо, у которого шина повышенной проходимости (с увеличенными грунтозацепами). Для поездки по грунтовым дорогам или даже непосредственно перед труднопроходимым участком мотоциклист сможет смонтировать его вместо штатного ведущего колеса. Такой вариант по достоинству оценят в первую очередь сельские труженики. Удобен он и для любителей туризма, охотников, грибников. На этот круг потребителей в первую очередь рассчитан и универсальный боковой прицеп новой конструкции, разработанный для «ИЖ-Юпитера—5К» вятскополянским машиностроительным заводом. Его можно быстро переоборудовать из пассажирского в грузовой, рассчитанный на 120 кг. Откидывающиеся капот и крышка багажника делают прицеп удобнее.

М. ПЕРЕПЕЛИЦА,
инженер «Ижмаша»

г. Ижевск

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
мотоцикла ИЖ—6.113 («ИЖ-ЮПИТЕР—5»)
(в скобках — отличающиеся данные варианта ИЖ—6.114-«ИЖ-Юпитер—5К»)

Общие данные: сухая масса — 160 (255) кг; максимальная нагрузка — 150 (265) кг; наибольшая скорость — 125 (95) км/ч; время разгона на участке 400 м — 21 (27) с; тормозной путь со скорости 60 км/ч — не более 23 (25) м; контрольный расход топлива — 5,9 (7,1) л/100 км; запас топлива — 17 л. **Размеры**: длина — 2170 (2200) мм; ширина — 810 (1700) мм; высота — 1170 (1300) мм; база — 1450 мм; дорожный просвет — 135 (125) мм. **Двигатель**: двухтактный, двухцилиндровый, воздушного охлаждения; рабочий объем — 348 см^3; диаметр цилиндров — 62 мм; ход поршня — 57,6 мм; степень сжатия — 9,3; мощность — 24 л. с./18 кВт при 4800—5600 об/мин; топливо — смесь бензина АИ-93 или А-76 и масла (25:1). **Электрооборудование**: напряжение — 12 В, с генератором переменного тока и электронным блоком «выпрямитель—регулятор напряжения». **Трансмиссия**: сцепление — многодисковое, в масляной ванне; коробка передач — четырехступенчатая (I — 3,17; II — 1,81; III — 1,26; IV — 1,0); передняя передача — цепная: 2,57; задняя передача — цепная: 2,22. **Ходовая часть**: рама — трубчатая, сварная; передняя вилка — телескопическая; задняя подвеска — маятниковая, с регулируемым усилием пружин и гидравлическими амортизаторами; ход колес: переднего — не менее 155 мм, заднего — не менее 90 мм.

С ШЕСТЬЮ ВЕДУЩИМИ

Полноприводные КамАЗы нового семейства. Слева направо: «4310», «43105», «43105» с кабиной, имеющей спальное место.

Эти машины все чаще встречаются на дорогах. Их первую партию Камское объединение по производству большегрузных автомобилей изготовило к открытию XXVI съезда КПСС. Затем был начат серийный выпуск.

Новые грузовики повышенной проходимости КамАЗ—4310 и КамАЗ—43105 рассчитаны на дороги всех категорий с твердым покрытием, а также на грунтовые и на движение по местности. Они могут буксировать прицепы.

Обе машины — с постоянным приводом всех колес, десятиступенчатой трансмиссией, блокируемым межосевым дифференциалом, односкатной установкой шин. Они представляют собой полноприводные модификации грузовика КамАЗ—5320, с которым широко унифицированы.

КамАЗ—4310 — базовая многоцелевая модель («За рулем», 1981, № 8) для различных отраслей народного хозяйства. КамАЗ—43105 представляет собой ее сельскохозяйственную модификацию и отличается размерами и конструкцией грузовой платформы.

Эта машина экспонировалась на юбилейной выставке «Автопром-84».

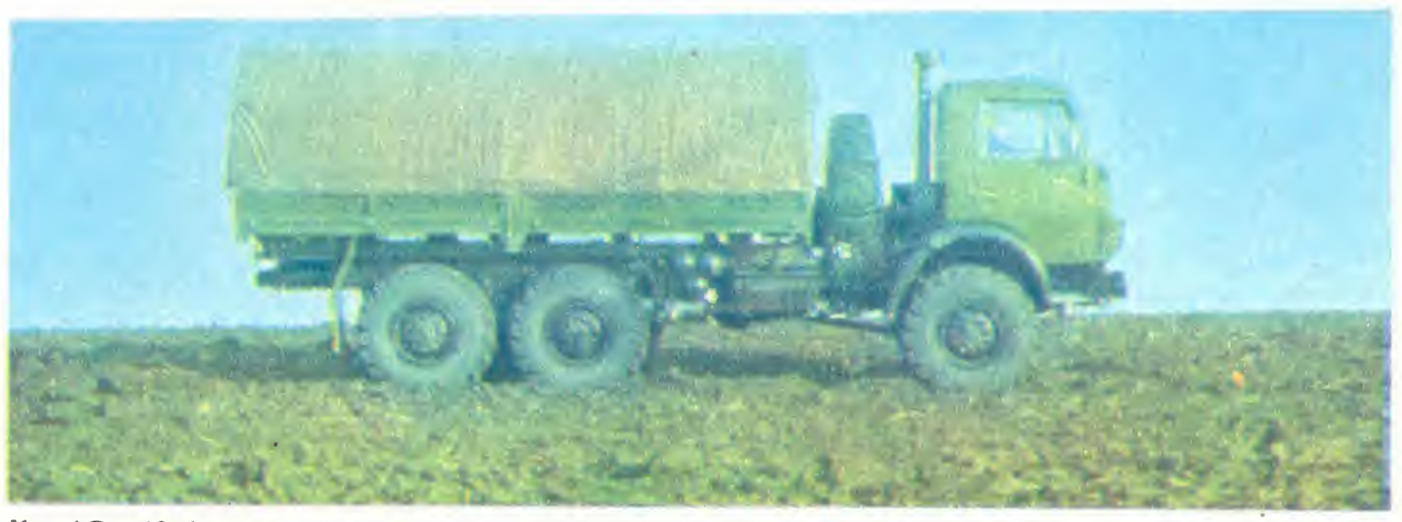
ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
КамАЗа—4310
(в скобках — отличающиеся данные КамАЗа—43105)

Общие данные. Колесная формула — 6×6. Грузоподъемность — 5000 (7000) кг. Масса в снаряженном состоянии — 8410 (8200) кг. Полная масса буксируемого прицепа 7000 кг. Наибольшая скорость — 85 км/ч. Запас топлива — 250 л. Контрольный расход топлива при скорости 60 км/ч: одиночным автомобилем — 30 (31) л/100 км, автопоездом — 37 (40) л/100 км. Ресурс до первого капитального ремонта — 300 000 км.

Размеры. Длина — 7650 (7730) мм. Ширина — 2500 мм. Высота — 3200 (3530) мм. База: по переднему и среднему мостам — 3340 мм, задней тележки — 1320 мм. Колея — 2010 мм. Дорожный просвет — 365 мм. Погрузочная высота — 1530 мм. Шины — 1220×400—533 мм.

Двигатель. Число цилиндров — 8. Рабочий объем — 10850 см^3. Мощность — 210 л. с./154 кВт при 2600 об/мин. Наибольший крутящий момент — 65 кгс·м при 1500—1800 об/мин.

Трансмиссия. Сцепление — двухдисковое сухое. Число ступеней в коробке передач — 5. Число ступеней в раздаточной коробке — 2. Передаточное число главной передачи — 7,22.



КамАЗ—4310.

КамАЗ—43105 уверенно идет как по шоссе, так и по грунтовой дороге, преодолевает крутые подъемы. Внешне его можно отличить от КамАЗа—4310 по длине и конструкции бортов грузовой платформы: она на 400 мм длиннее и ее боковой передний борт имеет три наружных вертикальных ребра вместо двух.

Фото М. Медведева







МОТОБОЛ

Можно спорить о том, какое соревнование наиболее популярно в мире. Что же касается самого распространенного спортивного снаряда, то тут все просто — конечно же, мяч. Он сделал такую же революцию в спорте, какую произвело в технике изобретение колеса. Неравнодушными к мячу оказались и владельцы двухколесных транспортных средств. Велосипедисты, например, разыгрывают чемпионат мира по велоболу. Столь же естественным и удачным союзом мяча и техники является мотобол.

Считается, что изобрели это соревнование французы. По их хронологии первые мотобольные матчи состоялись в 1929 году в Дижоне. Тогда не было четких правил, мотоциклисты использовали обычные футбольные мячи, а попытки создания специальных мотобольных клубов ни к чему не привели. Многое для развития новой игры сделал «Союз мотоциклистов Зари» (УМА) во французском городе Труа, начавший усиленно культивировать в своей стране мотобол. В 1932 году удалось провести неофициальное первенство во Франции, в котором победу праздновали спортсмены Труа. В следующем сезоне состоялся уже официальный чемпионат и сильнейшими вновь оказались они.

В Труа вскоре возникли еще две команды, и все три объединились в «Спортивный союз мотоциклистов Зари» (СУМА). Этот клуб, чаще других выигрывавший звание чемпиона и Кубок Франции, существует и поныне. И еще одна веха. В 1933 году было создано Общество друзей мотобола, резиденция которого разместилась в Париже. Вскоре оно вошло в Мотоциклетный союз Франции.

Примерно такой же путь мотобол прошел в Германии. Первые матчи здесь состоялись в 1930 году. Их инициаторами были команды «Фельберт» и «Грефрот» из Кельна. Спустя десять лет после окончания второй мировой войны вспомнили об увлекательной игре с мячом на мотоциклах. В ФРГ чемпионаты проводятся с 1956 года, сначала в рамках Мотоспортивного союза (ДМФ), а с 1963-го — как национальные. Мотоболом заинтересовались и в Англии, Голландии, Бельгии.

С выходом мотобола на международную арену встал вопрос о единых правилах игры (в каждой стране они были разными). Попытка создать их состоялась в 1963 году. Франция, Бельгия, Голландия и ФРГ образовали Международный союз мотобольных клубов (УИКМБ). При разработке правил за основу был взят французский вариант. Затем последовал ряд товарищеских встреч. И наконец, в 1964 году состоялся первый розыгрыш Кубка Европы. Выиграли его спортсмены Франции, которые в финале победили команду ФРГ. А на следующий год приобретавший все большую популярность мотобол был принят на конгрессе в Москве под эгиду Международной мотоциклетной федерации по инициативе советской делегации.

Помимо Советского Союза, мотобол сейчас известен и в ряде социалистических стран — Болгарии, ГДР, Чехословакии, а среди капиталистических — наиболее развит во Франции и ФРГ.

Мотоболисты Англии, Бельгии, Голландии, Франции и ФРГ используют серийные, но чаще кроссовые машины «Сузуки», «Ямаха», «Майко», КТМ класса 250 см^3. Как правило, у них ручное переключение передач и тормозные педали под обеими ногами. И клубы и сборные этих стран применяют схожую тактику — четкое разделение на защитников и нападающих, среди которых есть один-два лидера, способных успешно завершить атаку, на которых работает вся команда.

С годами менялись правила мотобола. Если раньше вратарь обязан был выступать на мотоцикле и даже потеря контакта с ним во время прыжка за мячом каралась 11-метровым ударом, то теперь от этой обузы голкипер освобожден. Мотобольный вратарь в отличие от футбольного коллеги играет в шлеме и не должен покидать так называемую зону вне игры — небольшую полуокружность, замыкающуюся вблизи двух стоек его ворот. Вылетел из этой зоны во время прыжка — 11-метровый штрафной удар. Сюда нельзя заезжать и даже касаться колесом ее линии ни своим игрокам, ни соперникам. Провинившаяся команда незамедлительно наказывается 16-метровым штрафным ударом.

Назовем еще несколько пунктов правил. Атаковать соперника можно только со стороны мяча, а переходить среднюю линию поля — лишь с помощью паса другому игроку. На матч каждая команда заявляет, как правило, восемь спортсменов. В поле действуют один вратарь и четверо мотоциклистов клуба, а остальные двое или трое могут вступить в игру, как в хоккее, в любое время, заменив выбывших. Мяч намного больше футбольного — в диаметре 48—49 см. Высокие скорости, острая борьба, постоянно меняющиеся ситуации, мощные удары по воротам — вот наиболее привлекательные черты современного мотобола. Играют в него на футбольных полях с грунтовым или травяным покрытием, ворота тоже футбольные.

В Советском Союзе с этой игрой первыми познакомились москвичи. В 1937 году студенты Государственного центрального института физкультуры провели показательный матч. Долгое время мотобол входил у нас в программу спортивных праздников в Ленинграде, Киеве, ряде других городов. На одном из них, в Москве в Лужниках главным судьей был первый космонавт мира Герой Советского Союза Ю. А. Гагарин.

Мотобол в нашей стране быстро набирал силу. Одна за другой рождались команды на Украине, в Казахстане, в Ставропольском и Краснодарском краях, в Прибалтике и Сибири. В 1963 году по инициативе журнала «За рулем» были организованы первые официальные соревнования. В них приняли участие 12 команд, которые сыграли по так называемой олимпийской системе, с выбыванием. В финале на стадионе «Строитель» в Москве встретились спортсмены Кропоткина и Алма-Аты. Казахстанские мотоболисты, одержав победу, стали первыми обладателями Кубка журнала «За рулем». В следующем сезоне они повторили успех.

Чемпионат СССР дебютировал в 1965 году. В нем участвовали команды-победительницы и призеры республиканских первенств. А только в Российской Федерации на право представлять свою республику в чемпионате СССР претендовали 24 клуба. Его добились спортсмены Элисты, Черкесска и Новосибирска. В итоге в борьбу за золотые медали включились 15 сильнейших команд, представлявших РСФСР, Украину, Казахстан, Москву, Ленинград, Латвию, Литву, Эстонию, Азербайджан, Киргизию, Туркмению и Узбекистан. Весь турнир без поражений прошли мотоболисты Элисты («Комета») и Черкесска («Домбай»). Их финальная встреча закончилась победой калмыцких спортсменов. Вот кто получил первые золотые медали чемпионов СССР: В. Кондратенко, С. Жук, З. Бадмаев, В. Лякушев, Д. Чудиков, В. Видяшкин.

С 1966 года чемпионаты СССР и РСФСР стали проводиться по круговой системе среди клубных команд, тогда же Кубок журнала «За рулем» был возведен в ранг Кубка СССР. Первой его выиграла «Комета», впоследствии получившая название «Автомобилист». На счету этого клуба наибольшее количество побед в чемпионатах — восемь, четырежды побеждал «Домбай». Золотые медали также завоевывали еще три клуба — «Вымпел» (Полтава), «Металлург» (Видное Московской области) и «Ковровец» (Ковров). Последние два сегодня сильнейшие в стране.

На международную арену советский мотобол вышел в 1966 году. Команда «Домбай», усиленная двумя игроками «Кометы», совершила турне по ФРГ и Франции, где встретилась в товарищеских матчах с ведущими клубами: две победы, два поражения и одна ничья, 11 мячей забито, 8 — пропущено.

Первое же выступление в 1968 году советской сборной, составленной на базе «Домбая», в Кубке Европы принесло победу. С тех пор советские мотоболисты 13 раз, намного больше, чем их соперники, завоевывали почетный трофей, учрежденный ФИМ. Лишь дважды (1972 и 1982 гг.) они уступили победу французской сборной. За большие заслуги в развитии мотобола и блестящие выступления на международной арене пятерым игрокам «Автомобилиста» — Н. Анищенко, Н. Белявцеву, В. Кравцову, В. Кузыченко и А. Резникову было присвоено звание «Заслуженный мастер спорта СССР».

Сила советского мотобола в его широком развитии. У нас около 100 команд не только в центральной части страны, но и в Зауралье, республиках Закавказья, Средней Азии и даже в Якутии. Чемпионат СССР разыгрывается в двух лигах, свои первенства проводят РСФСР, Украина (тоже две лиги), другие республики. Построены мотобольные стадионы, вмещающие по 25 тысяч зрителей. Ковровский машиностроительный завод имени Дегтярева (один в мире) выпускает специальные мотоциклы для мотобола в количестве, удовлетворяющем запросы всех клубов. И, наконец, тактика. Советские команды, в отличие от других, играют в хоккейном стиле, действуя парами понимающих друг друга «с полуслова» спортсменов одинаково успешно как в атаке, так и в обороне. Постоянная смена этих пар, универсальное владение техническими приемами придают мотоболу новые привлекательные краски, помогают добиваться на международной арене яркой игры и стабильно высоких результатов.

Б. ЛОГИНОВ

ОДИН КРУГ С ЧЕМПИОНОМ



Бывает так. Сведет судьба с человеком, и столь мимолетно, что едва перекинешься двумя-тремя фразами или же станешь свидетелем какого-то эпизода из его жизни, но уже можешь почувствовать неординарность личности, с которой столкнули тебя обстоятельства.

Это было одно из зимних эстонских ралли. Я, помнится, стоял около поворота, который гонщики именуют как «Правый один. Опасный!» В идеале спортсмен должен пройти его на прямой передаче, без торможения, лишь кратковременно сбросив газ на входе. Скорость при этом около 140 км/ч, что требует не только высокого мастерства, но и недюжинной смелости.

Один за другим проносились мимо машины, но все было не то: кто сразу сильно перестраховывался (понятно — зима есть зима), кто начинал, вроде бы, все правильно, но потом пугался и осаживал машину... И вдруг по звонкому уже издали голосу стремительно приближающегося автомобиля стало ясно: сейчас что-то произойдет. Он подходил к повороту на предельной скорости. Мелькнула мысль — пора бы сбросить газ. Будто услышав ее, мотор тут же изменил тональность выхлопа, но это продолжалось секунду, не больше, и опять полный газ. В какие-то мгновения казалось, что не должна машина удержаться при такой скорости на заснеженном повороте, но, пока об этом думалось, она уже преодолела поворот и стала стремительно уменьшаться. Я выбежал на дорогу и посмотрел на свежий след. Он отчетливо выделялся своей лекальной правильностью.

«Кто это?» — спросил я, подойдя к группе болельщиков. «О, это большой начальник! Ивар Пеэду», — ответил один из них. Слова «большой начальник» прозвучали хотя и шутливо, но с нескрываемым уважением. Чуть погодя мне пояснили: «Он главный инженер Главного управления автопредприятий Минавтодора республики. В его подчинении около 10 тысяч машин, но свою спортивную он делает сам, и делает отлично. Да и ездит он здорово — сами видели!»

В конце минувшего спортивного сезона на чемпионате страны по кроссу на легковых автомобилях, близ поселка Вазалема под Таллином, я снова увидел Ивара Пеэду в деле. Он стартовал в классе до 1600 см^3 по группе А 2/1 (допускаются некоторые переделки кузова, двигатель — серийный). Во всех заездах Пеэду лидировал и по праву завоевал чемпионское «золото». Финальные старты класса «жигулей», где соревновался Ивар, предшествовали заездам на специально подготовленных автомобилях группы А2 с двигателями, мощность которых достигает 140 л. с. И когда появилась возможность сравнить время круга у Пеэду с лучшими

СПОРТ·СПОРТ·СПОРТ

в старшем классе машин, то с удивлением я отметил, что Ивар уступал лишь четырем, от силы пяти гонщикам. Тогда у меня возникло желание поговорить с чемпионом, узнать его секреты.

Разговор начал с традиционных анкетных вопросов, но на каждый из них (возраст, место работы, должность...) получал далеко не традиционные для автоспортсмена ответы. Место работы и должность вы уже знаете. Возраст — 43 года, женат, три дочери. Тут я спросил: «Как жена относится к вашему увлечению?» Он улыбнулся: «Она считает, что каждый мужчина должен заниматься какой-нибудь глупостью — ловить рыбу, охотиться, собирать марки... Ну, а я вот выбрал автоспорт». Сразу же вспомнились тот «Правый один. Опасный!» и только что закончившаяся гонка, где Ивар продемонстрировал, какого высочайшего мастерства он достиг в своей «глупости». И, чтобы это было понятнее, коротко перескажу, как он сам описал один круг гонки. Но вначале некоторые сведения о месте соревнования.

Посмотрите на схему трассы. Она создана эстонскими любителями автоспорта для ралли-кроссов *. Проложена по дну выработанного карьера и имеет длину около 1300 метров. В основном это укатанный «грейдер», но есть отдельные участки (старт—финиш) с асфальтом. На схему нанесены: траектория движения автомобиля, скорость (цифры в голубых квадратах), моменты переключения передач (римские цифры), место старта (красный флаг), место финиша (клетчатый флаг).

Итак, один круг с чемпионом.

«Старт. В любых трековых гонках это по крайней мере половина успеха. В случае выигрыша на старте ты становишься законодателем гонки, можешь навязывать сопернику свою тактику. Поэтому уже при подготовке автомобиля подыскиваешь оптимальную его развесовку, лучшие варианты шин и давления в них. Когда все учтено, можно рассчитывать на удачное начало гонки.

В этих соревнованиях, как, впрочем, и во всех других, я брал старт без пробуксовки колес, выкручивал обороты двигателя до 6,5 тысячи и переключался. Движение по этой трассе начинаешь под уклон и сразу же выходишь на асфальт, поэтому при желании первый поворот можно пройти на скорости 120 км/ч. Но это будет неправильно. Никогда нельзя рассматривать один поворот в отрыве от другого. Предельная скорость в правом повороте заставит долго «ловить» машину, потеряется скорость, а самое плохое — в следующий, левый попадешь по очень невыгодной траектории.

Я делал так. Еще до первого поворота снижал скорость. Это позволяло объехать ямы и выбрать наилучшую траекторию для следующего поворота, а потом уже полностью открывал газ и с набором скорости шел в подъем к левому виражу. Как только передние колеса проходили его вершину, я, уменьшая угол поворота колес, плавно выводил машину к правому краю дороги. Затем, в следующем, левом так и продолжал ехать по этой стороне. Здесь это было необходимо, потому что внутри неровности и, проходя по срезке (наикратчайшим путем), больше теряешь, чем выигрываешь.

Сразу же за поворотом, а точнее — одновременно с ним, начинается спуск. Я перемещал автомобиль до предела влево, преследуя при этом две цели. Во-первых, по внутреннему краю короче путь, а во-вторых, ближе к концу этого плавного левого в середине дорога сильно выбита. Выбоина по форме напоминает осмотровую канаву в гараже и глубиной около 20 сантиметров. Конечно, ее можно пропустить между колес. Но представьте себе: вы пролетаете на скорости 100 км/ч несколько осмотровых канав шириной почти в колею машины. Согласитесь, ощущения у вас будут не из приятных. Любое неверное движение в этой ситуации чревато слишком большими неприятностями. Поэтому я до предела прижимал машину влево так, что правые колеса проходили по самому краю выбоины. Когда же она заканчивалась, переводил автомобиль на среднюю часть дороги (все с полным газом на третьей передаче). Вполне естественно спросить: почему в левом повороте надо ехать по середине дороги, а не по спрямляющей? Ответ очень прост: в середине дорога плотнее (я это проверил до гонки, пройдя трассу несколько раз пешком), и автомобиль не теряет скорость. Зато в конце небольшого прямика есть связка из двух поворотов — левого и правого. Здесь хитрость заключалась в том, чтобы первый из них пройти чуть тише, но зато по такой траектории, которая позволяла бы уже в правом начать разгон вплоть до очередного левого. А вот о нем немного подробнее.

В этом повороте со спуском многие расстались с надеждой на победу. Автомобиль в нем отрывается от земли, а посадка не всегда бывает мягкой. Поэтому я предпочитаю крепче держаться за дорогу. Тем более что внизу, перед заходом на очередную серию поворотов надо интенсивно тормозить и переключаться на вторую передачу.

Связка из трех поворотов решается, если можно так выразиться, методом обратного построения траектории. То есть: я знаю, какая траектория на выходе обеспечит мне максимальное ускорение машины, и, отталкиваясь от ее формы, перехожу к построению пути в других двух поворотах. Рассчитывать надо это, конечно, до гонки.

Вот и все, никаких секретов, — опять улыбается Ивар. — Но такая тактика справедлива в том случае, если ты лидер. Те, кто идет за тобой, должны решать многое по-другому».

«А все же, — не отстаю я, — что вы считаете здесь главным?»

«Главное, — почти не задумываясь, отвечает Пеэду, — хорошо готовить машину, думать во время гонки и ехать без всяких фокусов».

О. БОГДАНОВ,
спец. корр. «За рулем»

г. Таллин

---

* Об этих соревнованиях рассказывалось в «За рулем», 1983, № 3, стр. 12.

Результаты соревнований

Личный зачет. Группа А 2/1. Класс 8 (1600 см³): 1. И. Пеэду (Эстонская ССР); 2. А. Кривобоков (РСФСР); 3. Ю. Густанс (Латвийская ССР). **Класс 10 (2500 см³):** 1. Г. Яновский (Латвийская ССР); 2. О. Колпаков (Ленинград); 3. Ю. Левченков (РСФСР). **Группа А2. Класс 8:** 1. Э. Райде; 2. В. Ыунпуу; 3. В. Соотс (все — Эстонская ССР). **Командный зачет:** 1. Латвийская ССР; 2. Эстонская ССР; 3. РСФСР.

ТРИАЛ ДЛЯ ВСЕХ

В конце августа 1985 года стартуют первые Всесоюзные соревнования по триалу на призы «За рулем»

В елгавском районном Доме культуры, где обосновался клуб мотоциклистов «Сигма», мне показали фильмы о мотопоходах в Якутию, на Дальний Восток, вокруг Байкала. Героями любительских кинолент были местные парни и девушки — члены клуба, во главе которого вот уже много лет стоит инженер Харри Булс — руководитель ремонтного предприятия «Сельхозтехники». На комнатном экране мелькали кадры, один лучше другого, с неповторимыми пейзажами, городами, селами, памятниками нашей истории. Кинокамеры участников походов запечатлели и волнующие встречи, и отдых в пути, и долгий, трудный путь по бездорожью. Откровенно говоря, казалось невероятным, как мотопутешественники вели свои груженые двухколесные ЯВЫ там, где и вездеходу не пройти. Сколько выдержки, силы требовалось от них и воистину поразительного водительского умения! Откуда взяться ему на равнинных дорогах Прибалтики?

Следующий день предоставил возможность получить наглядный, если можно так сказать, ответ на этот вопрос. Под Елгавой, в Озолниеке, где находится один из центров мелиорации Латвии, проходил последний тур открытого чемпионата района по триалу. Несколько отвлекаясь от темы, отмечу, что автору этих строк приходилось бывать на разных мотоциклетных соревнованиях — и местного значения и крупных, до чемпионатов страны и мира включительно, но с такой организацией, как здесь, он встретился впервые. Нет, не подумайте, что речь пойдет об упрощении, этаком примитиве. Ничего подобного. И торжественное открытие, и радиомашина, и музыка, и, что еще важнее, отменно сделанная трасса, квалифицированное, грамотное судейство. Отличие в другом. На все это

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Чемпионат СССР по мотогонкам на ипподроме

Личный зачет. Женщины. Класс 125 см³: 1. Э. Лаутер (Таллин); 2. Н. Шарабарина (Алма-Ата); 3. В. Фесенко (Барнаул); 4. Г. Кравченко (Душанбе); 5. Г. Третьякова (Баку); 6. Р. Лазарева (Фрунзе). **Юноши. Класс 125 см³:** 1. А. Бештанько (Уссурийск); 2. Д. Щеглов (Каменск-



не затрачено ни копейки. Все, начиная с вычерченной дома схемы трассы, что висела у закрытого парка, и кончая ее разметкой, оборудованием, судейской работой — все, все сделано общественностью в самом, что ни на есть, истинном значении этого слова.

Районный чемпионат включает восемь этапов. Со всей республики собираются сюда любители триала. Приезжают и гости из соседних Литвы и Эстонии. Восемь воскресных дней в году, наполненных радостью соревнований, знакомств, встреч по интересам — заряд бодрости на целую рабочую неделю. У каждого этапа — свой патрон-организатор. На заключительном в этой роли выступают мотоциклисты ПМК-13 — передвижной механизированной колонны треста «Мелиорация» — во главе с начальником участка Илгваром Лецисом. Помогает актив «Сигмы». Командует парадом на открытии судья при участниках Янис Лацманис — заместитель председателя районного отделения «Агрохимии». Среди судей — три его взрослых дочери. Когда масштабы соревнований побольше, приходит пособить и жена — тоже спортивный арбитр.

Но вернемся к собственно триалу. О нем читатели журнала — мотолюбители, наверно, слышали не раз. А если бы увидели? Уверен, многие из них захотели бы, что называется с места в карьер, испытать себя в этом увлекательном деле.

В пламенеющем осенними красками лесу разместились 10 участков триала. Путь от одного к другому обозначен вешками, и любители этого зрелища, прежде всего школьники («будущие участники», как называет их Булс), успевают побывать на каждом, поскольку длина всей трассы чуть больше двух километров. На каждом участке обозначены коридоры, и состязающиеся проходят по ним так, чтобы как можно реже касаться ногами земли и ограждения — натянутой тесьмы. Вроде бы несложно? Поверьте, только на бумаге. Даже «самые, самые» не гарантированы от касаний и сопутствующих им штрафных очков, потому что участок — это набор разного рода сложностей. Здесь и коварный песок, и болотистая колея, и петляющая между деревьев дорожка, и качающийся трамплин, и многое, многое другое. Есть участки, сложные своей конфигурацией, напоминающей лабиринт, на других сложность в самом грунте, на третьих — и то и другое вместе взятое.

Не торопясь заходят на препятствия мотоциклисты. Сперва пройдут по коридору, все осмотрят, пощупают не только ногами — руками, и лишь потом в седло. Скорость значения не имеет — надо лишь уложиться в контрольное время. Главное не оступиться в прямом и переносном смысле. И вот гарцуют, стоя на подножках, ребята, балансируют, словно циркачи, на стокилограммовых машинах. Диву даешься, как же ловко управляются они со своими дорожными ЯВАми, ЧЗ, ИЖами.

— Тому, кто прошел школу триала, — говорит мне Харри Булс, — никакие препятствия не страшны. Из таких мы отбираем группы для мотопоходов в дальние края.

Кого только не встретил я среди участников чемпионата районного масштаба: механизатора, водителя, мелиоратора, главного инженера колхоза, работника райисполкома, учащегося ПТУ, недавно получившего водительские права. Искусство триала и впрямь доступно каждому, кто хочет достичь вершин в вождении мотоцикла. А таких, надо полагать, у нас в стране с 14-миллионным парком мотоциклов великое множество. И приходится лишь сожалеть о том, что до сих пор простой в организации, увлекательный и полезный триал не получил должного размаха, такого, скажем, как в Латвии. Но сейчас, надеемся, лед тронется. Федерация мотоспорта СССР включает триал в спортивную классификацию, а в календаре соревнований по мотоспорту появилась новая строка: «Всесоюзные соревнования по триалу на призы «За рулем». Они пройдут в последнее воскресенье августа в Елгавском районе, о котором шла здесь речь.

М. ТИЛЕВИЧ,
член бюро президиума
Федерации мотоспорта СССР

В последующих номерах журнала будут помещены правила соревнований и другая информация к предстоящему всесоюзному старту триала.

НА СТАРТ ПРИГЛАШАЮТСЯ

Знакомим с кубками дружбы 1985 года

Известна популярность традиционных кубков дружбы социалистических стран по автомотоспорту. Без этих постоянных встреч соперников, помогающих друг другу в росте мастерства, сейчас невозможно представить спортивную жизнь в братских государствах. Немало гонщиков, для которых первыми международными стартами были кубковые, ныне входят в элиту мирового спорта. Вот один пример. Розыгрыш «Золотого шлема ЧССР», венчающий сезон в международном спидвее и приравниваемый по значению и престижу к мировым первенствам, снова собрал в 1984 году сильнейших, в их числе многих чемпионов разных лет. Среди них были наш О. Волохов и венгр И. Петрикович, выступавшие в прошлом году в Кубке дружбы в ранге юниоров, и еще несколько молодых мастеров спидвея, прошедшие школу подобных соревнований немного раньше.

Итак, кубки дружбы—85. По традиции первыми вступят в борьбу раллисты. В их программе семь этапов. Начальный состоится в Таллине 9 февраля. Дебют Кубка дружбы в минувшем сезоне в столице Эстонии (устроители назвали этот этап «Балтика-84»), по мнению всех гостей, прошел на самом высоком уровне. Надеемся, что лестные отзывы будут и в этом году. Дальше раллисты встретятся в ГДР, ВНР, НРБ, ЧССР, СРР и закончат спор в ПНР 6—7 июля.

Кольцевые автогонки тоже включают семь этапов в тех же странах. У нас пройдет третий (Рига, 18—19 мая). На два этапа меньше у автокроссменов (багги). Журнал писал в прошлом году об успешном дебюте наших автомобилистов в Кубке. Смогут ли они ныне претендовать на победу? Несомненно, эта задача им под силу. Любителей автокросса приглашаем 8—9 июня в Ригу, где состоится третий этап. К сожалению, в родных стенах в нынешнем году не выступят советские картингисты — участники Кубка дружбы. Их ждут картодромы в Румынии, Польше, Венгрии и ЧССР.

Теперь о мотоспорте. На семи этапах будут соревноваться кроссмены. Первый из них состоится 11—12 мая в городе Черновцы. В нашей сборной произошли изменения. Дело в том, что на машинах класса 125 см³, на которых, вероятно, в этом году впервые будет разрешено применять жидкостное охлаждение, выступают гонщики не старше 21 года. Проблема омоложения состава сборной стоит перед ее тренерами постоянно. Но можно не сомневаться: новые достойные кандидаты уже привлечены в команду, поскольку наш мотоспорт богат способными молодыми гонщиками. Далее путь Кубка — в Польшу, ГДР, Венгрию, ЧССР, Румынию. Завершится его розыгрыш 27—28 июля в Болгарии.

Такой же возрастной ценз существует и в кубковых соревнованиях по спидвею. Перед наставниками нашей сборной ныне стоит серьезная проблема — вернуть советскому спидвею передовые позиции среди братских стран, утраченные в прошлом году. В их распоряжении тренировочные сборы, товарищеские и внутрисоюзные соревнования и семь этапов Кубка в ПНР, СССР (после долгого перерыва участники будут стартовать в Черкесске 15—16 июня). Венгрии, ЧССР, Болгарии, Румынии и ГДР (21—22 сентября).

И наконец, кольцевые гонки. Напомним, что в прошлом году советские мотоциклисты впервые познали победу в кубковых соревнованиях. Они победили в командном зачете и заняли первое и второе места в личном (А. Голанский и П. Коваль) на машинах класса 250 см³ производства социалистических стран. Кольцевики начнут спор 8—9 июня в Таллине. Остальные четыре этапа состоятся в Польше, ЧССР, Венгрии и ГДР (14—15 сентября).

Полный календарь всесоюзных и международных соревнований будет опубликован, как всегда, в февральском номере «За рулем».

Уральский); 3. А. Яковлев (Ижевск); 4. Д. Фицнер (Москва); 5. Т. Креэк; 6. Я. Лаял (оба — Таллин). **Мужчины. Класс 125 см³:** 1. В. Коробков (Ленинск-Кузнецкий); 2. В. Макаров (Москва) 3. М. Таганере (Таллин); 4. В. Митрофанов (Каменск-Уральский); 5. А. Кириллов (Москва); 6. М. Иванов (Чита). **Класс 175 см³:** 1. А. Вешкурцев (Каменск-Уральский); 2. А. Галанский (Киев); 3. В. Свинко (Красноярск); 4. Р. Рейну (Таллин); 5. А. Максимец (Красноярск); 6. А. Седаш (Юрга). **Класс 250 см³:** 1. В. Будько (Каменск-Уральский); 2. А. Исаев (Благовещенск); 3. Я. Сенала (Таллин); 4. П. Щеглов (Абакан); 5. С. Раджабов (Душанбс) 6. И. Белобров (Киев). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Эстонская ССР; 3. Украинская ССР; 4. Киргизская ССР; 5. Москва; 6. Казахская ССР.

Чемпионат СССР по мотогонкам на гаревой дорожке (класс 500 см³)

1. Вал. Гордеев (Балаково); 2. Н. Корнеев; 3. М. Старостин (оба — Уфа); 4. Л. Максимов (Новосибирск); 5 Ю. Павлюченко (Кемерово). 6. А. Файзуллин (Октябрьский).

Чемпионат СССР по мотогонкам на гаревой дорожке среди клубных команд (высшая лига)

1. «Турбина» (Балаково); 2. «Башкирия» (Уфа); 3. «Сибирь» (Новосибирск); 4. «Восток» (Владивосток); 5. «Нефтяник» (Октябрьский); 6—7. «Баррикада» (Ленинград) и «Жигули» (Тольятти).

ВАЗ-2104 - НОВЫЙ «УНИВЕРСАЛ»







Силуэт новой машины привлекает рациональностью и строгой соразмерностью форм.

По передней части универсал ВАЗ—2104 полностью унифицирован с ВАЗ—2105.

Увеличенные фонари, очиститель стекла задней двери с омывателем, подштамповка под номерной знак — характерные детали задней части.

Задняя дверь поднимается и удерживается в верхнем положении двумя газовыми пружинами.



Наряду с освоением переднеприводного автомобиля ВАЗ—2108 Волжский автомобильный завод планомерно работает над обновлением машин классической компоновки. Основное место среди них занимают теперь модели из семейства ВАЗ—2105, ВАЗ—2107. О последней новинке этого ряда — автомобиле ВАЗ—2104 с кузовом «универсал» рассказывает заместитель главного конструктора завода Ю. Д. ПАПИН.

Новый автомобиль заменит в производственной программе хорошо послуживший универсал ВАЗ—2102. С выпуском ВАЗ—2104 семейство моделей, освоенное в одиннадцатой пятилетке, получает необходимое дополнение: многоцелевой грузопассажирский автомобиль. Характерное для него сочетание вместительности, скорости, экономичности и комфорта, думаем, привлечет многих — жителей благоустроенных сел, владельцев садовых участков, любителей туризма и других видов активного отдыха.

ВАЗ—2104 разработан на базе седана ВАЗ—2105 («За рулем», 1980, №№ 6, 8, 12; 1981, №№ 2, 4) и, следовательно, вобрал все реализованные в нем усовершенствования. Они уже достаточно хорошо известны, но здесь уместно напомнить о них еще раз. Это **двигатель** с менее шумным приводом распределительного вала посредством зубчатого ремня вместо цепи, карбюратором типа «Озон», применение которого дало снижение токсичности и улучшение экономичности машины, и воздушным фильтром с терморегулятором; **коробка передач** с измененными передаточными числами; **рулевой механизм**, обеспечивший снижение усилий на рулевом колесе; **тормоза** с вакуумным усилителем и устройством для автоматической регулировки зазора в механизмах задних колес; радиальные **шины** с металлокордом; это, наконец, новые приборы **электрооборудования**, в частности блок-фары с галогенными лампами и корректировкой пучка света в зависимости от нагрузки, отличающиеся более высокими характеристиками, блок предохранителей, удобно расположенный под капотом.

Устанавливаемые на автомобиль сиденья, панель приборов, система отопления и вентиляции не просто осовременили интерьер, но сделали салон намного комфортабельнее по сравнению с ВАЗ—2102. Применение перечисленных решений обеспечило новому универсалу более высокую сумму потребительских качеств. На 25 кг возросла грузоподъемность. Этому способствует, в частности, установка двигателя ВАЗ—2105, более мощного, чем применявшийся на ВАЗ—2102. Часть машин, рассчитанных прежде всего на зарубежных покупателей, будет оснащаться мотором ВАЗ—2103 (1458 см^3, 77 л. с./57 кВт). Индекс этой модификации автомобиля — ВАЗ—21043.

Отдельные новые узлы и конструктивные решения характерны только для универсала ВАЗ—2104 и связаны со спецификой машины. У нее новые, иные, чем у ВАЗ—2105, задние фонари. Каждый из них объединяет габаритный фонарь, стоп-сигнал и противотуманный фонарь с красным рассеивателем, указатель поворота, фонарь света заднего хода и световозвращатель (катафот). Для освещения номерного знака служит отдельный фонарь с двумя лампами.

Впервые в штатное оборудование универсала введены стеклоочиститель и омыватель с электронасосом для окна задней двери. Управляют ими при помощи трехпозиционного переключателя на панели приборов (у автомобилей ВАЗ—2105 его место закрыто заглушкой). При нажатии на клавишу до фиксированного положения включается стеклоочиститель, при повторном нажатии — омыватель. Клавиша в этом положении не фиксируется; насос омывателя работает, только пока она нажата. Бачок омывателя расположен с правой стороны в багажном отделении. Вместимость бачка около 2 литров.

Заднее стекло по высоте больше, чем у модели «2102», и имеет электрообогрев. В сочетании с двумя наружными зеркалами, регулируемыми изнутри, это дало дополнительные удобства водителю, улучшило обзорность и, следовательно, сделало автомобиль более безопасным.

Для включения обогрева заднего стекла на панели приборов установлена клавиша, как и на ВАЗ—2105.

Естественно, что в связи с введением новых и измененных приборов схема электрооборудования несколько отличается от схемы ВАЗ—2105. Под полом задней части установлен топливный бак увеличенной вместимости (45 л против 39 у седана), горловина которого выведена на левое заднее крыло. Запасное колесо, коробка с инструментом и домкрат расположены также под полом в специальном отсеке.

Те, для кого окажется недостаточным даже просторный грузовой отсек универсала, могут установить багажник на крыше (общая масса груза и багажника не должна превышать 50 кг), а также использовать прицеп.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ ВАЗ—2104 (в скобках — отличающиеся данные модификации ВАЗ—21043)

Общие данные: число дверей — 5; число мест — 5; снаряженная масса — 1020 кг; допустимая масса груза при пяти пассажирах — 80 кг, при водителе и одном пассажире — 305 кг; полная масса буксируемого прицепа: оборудованного тормозами — 750 кг, не оборудованного тормозами — 300 кг; максимальная скорость с полной нагрузкой — 135 (143) км/ч, с водителем и пассажиром — 137 (145) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч с водителем и пассажиром — 18,5 (17) с; расход топлива при скоростях 90, 120 км/ч и при городском цикле — 7,5; 10,2 (10,4) и 10,2 (10,5) л/100 км; запас топлива — 45 л. **Размеры:** длина — 4115 мм; ширина — 1620 мм; высота — 1443 мм; база — 2424 мм; колея колес: передних — 1365 мм, задних — 1321 мм. **Шины** — 165/80SR13. **Двигатель:** модель — ВАЗ—2105 (ВАЗ—2103); число цилиндров — 4; рабочий объем — 1294 (1458) см^3; степень сжатия — 8,5; мощность — 69 (77) л. с./51 (57) кВт при 5600 об/мин; клапанный механизм — OHC; привод — зубчатый ремень (цепь). **Трансмиссия:** сцепление — сухое, однодисковое; коробка передач — четырехступенчатая: I — 3,67; II — 2,10; III — 1,36; IV — 1,0; з. х. — 3,53; передаточное число главной передачи — 4,3 или 4,1 (4,1 или 3,9). **Подвеска:** передних колес — независимая, на параллельных рычагах и пружинах; задних колес — зависимая, пружинная с поперечной и продольными штангами. **Рулевое управление:** травмобезопасной конструкции с промежуточным карданным шарниром; рулевой механизм — с глобоидным червяком и роликом на шариковых подшипниках. **Тормоза:** гидравлические, с вакуумным усилителем; механизмы передних колес — дисковые, задних — барабанные.

ВОДИТЕЛЮ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Все больше и больше людей садятся за руль автомобилей и мотоциклов, которые, как каждому известно, представляют собой источник повышенной опасности. Однако не все еще достаточно четко уловили суть этого понятия и в полной мере представляют ответственность, которую на себя взяли, став владельцем этого «источника». Конечно, о том, что виновника дорожно-транспортного происшествия по уголовному кодексу в зависимости от последствий можно наказать до 15 лет лишения свободы, знают все. Значительно хуже люди знакомы с гражданской ответственностью. Судим об этом по объективному факту: в последние годы граждане обращаются в юридические консультации именно по этим вопросам.

Гражданская ответственность за ущерб, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия здоровью или имуществу людей, регулируется Основами гражданского законодательства СССР и союзных республик, а также их Гражданскими кодексами.

Во всех союзных республиках законом предусмотрено, что владелец источника повышенной опасности (а им является лицо, управляющее транспортным средством по праву собственности или по доверенности) независимо от того, признан он виновным в происшествии или нет, должен возместить потерпевшему ущерб. За исключением двух случаев: если вред наступил от действия непреодолимой силы (молния, ураган, обвал и т. д.) или из-за умысла потерпевшего, скажем, бросившегося под автомобиль с целью самоубийства.

Конечно, при решении вопроса о возмещении вреда суд не просто автоматически относит его на счет владельца автомобиля. Учитывают и все другие обстоятельства дела, которые были точно установлены в ходе дознания или следствия. Так, в соответствии со статьей 458 ГК РСФСР (аналогичные нормы действуют и в других союзных республиках), если грубая неосторожность потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, то в зависимости от степени его вины размер возмещения может быть уменьшен или в нем вообще может быть отказано. Кроме того, суду дано право сократить размер возмещения в зависимости от имущественного положения владельца источника повышенной опасности.

Теперь поясним, из чего складывается «ущерб, причиненный здоровью потерпевшего». В него входят оплата больничного листа, если по месту работы он не оплачивался или оплачивался только частично, а также компенсация за утрату трудоспособности, расходов на санаторно-курортное лечение, дополнительное питание, на уход и протезирование в соответствии с заключением судебно-медицинской экспертизы. В случае гибели человека владелец источника повышенной опасности обязан также возместить все затраты на похороны. Если у погибшего были на содержании дети и другие нетрудоспособные родственники, то им компенсируется та часть заработка кормильца, которая приходилась на их долю.

Что касается «возмещения вреда имуществу», причиненного в результате аварии, его составляют расходы на восстановление самого поврежденного транспортного средства, оплата связанной с этим потери его товарного вида, а также стоимости находившихся в автомобиле вещей, испорченных в результате аварии.

Если в дорожно-транспортном происшествии виновен кто-то один из его участников, то он и возмещает все эти расходы в полном объеме. Не так часто, но бывает, что виновного определить невозможно. В этом случае ущерб рассматривается как единый, и участники возмещают его в равных долях. Например, в результате столкновения пострадали два автомобиля. Ущерб, причиненный первому владельцу, составил 500 рублей, второму — 1000 рублей. Значит, каждому придется возместить половину общей суммы — 750 рублей, то есть первый должен доплатить второму 250 рублей.

Несколько сложнее обстоит дело, когда виновными признают обоих водителей. В этом случае ответственность по возмещению вреда распределяется в зависимости от степени вины каждого из них, которую в процентном отношении определяет суд. Так, если в том примере, который мы только что разобрали, будет признано, что первый участник виновен на 20%, а второй на 80%, то простой расчет показывает: второй обязан возместить первому 200 рублей.

По такому же принципу может распределяться вина и обязанность компенсировать ущерб третьим лицам, пострадавшим при столкновении автомобилей.

Стоит, наверное, напомнить, что и при угоне автомобиля, которым в результате кому-нибудь нанесен ущерб, тоже может наступить гражданская ответственность его владельца. Например, в том случае, если он оставил машину открытой, да еще с ключом в замке зажигания, то есть не выполнил требований Правил о принятии необходимых мер, препятствующих использованию транспортного средства в отсутствие владельца.

И. КОРШАКОВ,
кандидат технических наук
Л. СТЕРНИК,
адвокат

ИЗВИНИТЕ, ТОВАРИЩ ИНСПЕКТОР

На любой автомобильной дороге, будь то современная магистраль или просто грунтовый проселок, при любой погоде, безоблачной или ненастной, нормальный трудовой ритм огромного транспортного цеха страны прежде всего зависит от того, насколько квалифицированно, уверенно и четко действуют главные фигуры — водитель и автоинспектор. Они постоянно на виду друг у друга и еще у тысяч людей, которые тоже заинтересованы в их работе, а потому пристрастно оценивают. Человек за рулем, как известно, всегда был и остается объектом пристального внимания журнала. О его достоинствах и недостатках не раз на наших страницах шел откровенный разговор, в основе которого были ваши письма.

В многотысячной редакционной почте немалую долю занимают и отзывы о работе Госавтоинспекции. Подавляющее большинство читателей с полным пониманием относится к сложным задачам этой службы, к тому, что реализуются они подчас в трудных условиях. Нам нередко доводится читать слова искренней благодарности, обращенные к сотрудникам ГАИ. Хочется привести здесь строки из письма водителя-профессионала А. Кузнецова, который живет в поселке Золотково Владимирской области: «Еду я как-то зимним вечером по Владимиру на собственном автомобиле. Габаритные огни включены, никаких нарушений Правил я не совершал. Вдруг обгоняет меня мотоцикл ГАИ, и инспектор подает сигнал остановиться. Притормозил у тротуара, достаю удостоверение шофера. Инспектор вежливо представился, посмотрел документы и сказал, что у моей машины не работает освещение номерного знака. Я тут же снял плафон, и оказалось, что перегорела лампочка. Инспектор пояснил, что дальше ехать так нельзя и посоветовал использовать лампочку освещения салона, что и было сделано. Он предупредил, чтобы я в дороге был особенно осторожен, так как ожидается метель, попрощался и уехал. Отправился и я дальше, и, вы знаете, так легко было на сердце от этой встречи с отличным работником ГАИ, с хорошим человеком. Этот случай надолго запомнился, и я часто рассказываю о нем своим товарищам».

Подобного рода примеры есть и в других письмах. Сотрудник столичной Госавтоинспекции лейтенант А. Иппо в трудных условиях помог устранить неисправность в автомобиле ветерану Великой Отечественной войны Г. П. Захарову, который просит передать благодарность инспектору. Водитель-профессионал Л. Амонатов пишет, что однажды был остановлен капитаном Чертковым из 15-го отделения ГАИ Москвы. Инспектор вежливо представился, коротко и точно разъяснил, в чем было нарушение Правил, так что у автора письма не осталось никакого неприятного осадка от этой встречи, хотя ему и было определено соответствующее наказание. Можно было бы привести еще подобные отзывы, но для всех просто не хватит места.

Наряду с этим есть в редакционной почте немало писем, в которых читатели высказывают претензии в адрес работников Госавтоинспекции. Они пишут о случаях грубого, неуважительного отношения к водителям, о формализме, проявляемом тем или иным инспектором. Именно это, по мнению читателей, нередко приводит к неоправданным наказаниям и почти всегда к конфликтам. Мы не будем здесь цитировать эти письма, так как каждое слово критики требует тщательной проверки. Но есть среди них одно, москвича В. С. Румянцева, где в рассуждениях автора, помимо конкретных примеров, на наш взгляд, видна основа для разговора на тему «Водитель и автоинспектор». Ведь, как пишет наш другой читатель из города Гагарина Смоленской области А. Сазыкин, «...к сожалению, сейчас многие инспектора ГАИ видят свое предназначение в первую очередь в том, чтобы карать водителей. Наблюдать за ними и карать. Мне думается, настала пора ставить вопрос по-другому: инспектор ГАИ — организатор движения, воспитатель на дороге и помощник каждого, кто на ней находится, а не просто должностное лицо, бесстрастно фиксирующее нарушение».

Несколько слов об авторе публикуемого здесь письма Валентине Сергеевиче Румянцеве. Он машинист депо Москва-Сортировочная, в котором зародились первые коммунистические субботники, и был среди тех, кто несколько лет назад повел в путь первые супертяжеловозы в рейсы, положившие начало новому этапу в грузовых перевозках на железных дорогах страны. Правда, если за контроллером тепловоза для автора письма секретов уже практически нет, как автомобилист он еще сравнительно молод, и иные его суждения небесспорны. Однако вопросы, которые он ставит, безусловно, актуальны и заслуживают обсуждения. Поэтому мы полностью приводим его письмо.

Пишу не под влиянием момента или острой обиды от какой-то неудачной встречи с инспектором ГАИ. Нет. Обиды, конечно, были, но я уже достиг вполне зрелого возраста и давно научился подчинять эмоции разуму и не поддаваться соблазну в собственном глазу бревна на видеть. Да и более трех десятков лет, проведенных за контроллером локомотива, когда за спиной тысячи пассажиров или тысячи тонн народнохозяйственных грузов, приучили серьезно относиться к дисциплине, к жесткому выполнению установленных правил. Так что, прежде чем написать все это, я много и обстоятельно обдумывал неприятности, которые случились у меня в отношениях с работниками ГАИ.

Года четыре назад — в то время мой водительский стаж насчитывал всего несколько месяцев — ехал я по широкому проспекту, где четыре ряда для движения в каждом направлении, часов в 10 вечера. Неожиданно из-за машины, стоящей у тротуара, появился инспектор и жезлом пригласил меня остановиться. Подошел к нему, он представился, взял документы и спрашивает: «С какой скоростью ехали?» — «Не больше 60». — «Правильно, — говорит, — 60 у вас и было. А здесь можно 40. Вон у того дерева знак висит». — «Честное слово, — говорю, — знака не видел, может, из-за дерева, да и не ожидал его на таком проспекте». — «Это меня не касается. Нарушили — будем «наказывать».

«И то правда, — подумал я тогда, — не он же знаки вешает, а нарушение есть». Да и наказание — 3 рубля через сберкассу, хотя я и не приучен разбрасываться заработанными деньгами, не слишком расстроило. Правда, возвращаясь часом позже обратно, остановился в этом месте, перешел на другую сторону, всмотрелся: знак скрыт листвой, и в темноте заметишь, только если знаешь о его существовании.

Потом наказывали меня за поворот в темноте на незнакомом перекрестке под «зеленый», когда, оказывается, надо было ждать стрелку, которую, даже находясь рядом со светофором, увидеть невозможно. За то, что, подъехав к перекрестку, когда только включился «желтый», не стал резко тормозить на мокрой дороге, — инспектор решил, что я проехал на «красный». Я не возражал и спокойно переживал очередное направление в сберкассу. Хотя, конечно, не раз возникала мысль: за что же меня штрафуют — за нарушение Правил или за ошибки, причина которых нередко неясная, мягко говоря, организация движения или субъективная оценка ситуации инспектором.

К слову сказать, по натуре я не лихач, ценю покой собственный и окружающих, хочу сохранить здоровье, да и машину тоже, знаю и об ответственности за пассажиров, если что случится, поэтому ездил и езжу, делая все, чтобы не оказаться в опасной ситуации и не создать ее другому. В общем, всегда стараюсь Правила не нарушать и встреч с ГАИ по этим поводам не иметь.

Как, очевидно, большинство водителей, Указ об административной ответственности за нарушение Правил воспринял без опасений и даже с надеждой. Тем более что во многих публикациях перед его введением руководящие работники ГАИ высказывали мысль о том, что усиление ответственности коснется главным образом злостных нарушителей, а основная масса тех, кто сидит за рулем, ничего нового и не заметит, то есть как не было у них серьезных конфликтов с ГАИ, так и не будет. Относя себя к этой категории, я был спокоен. Но тут события стали принимать неожиданный для меня оборот.

Первый сигнал прозвучал на одной из только что введенных в строй эстакад, где я ехал вечером в полном одиночестве. Перед эстакадой знак ограничения скорости «30», и я стал притормаживать. У выезда с эстакады был остановлен. Выяснилось, что на середине ее я двигался со скоростью 45 км/ч. Так оно, видимо, и было. Я не стал ничего отрицать, объяснил лишь, что сразу за знаком сбросил газ и метров через 100 имел бы не более 30 км/ч. Мне вежливо ответили, что, конечно, ничего страшного я не совершил, но нарушение есть, поэтому мне делают всего лишь предупреждение. Я с облегчением вздохнул, но тут увидел, что в моем талоне появилась компостерная просечка. Заметив мое недоумение, вежливый лейтенант уточнил: «Не расстраивайтесь, это не просечка, как было раньше, а просто отметка о том, что вы совершили нарушение и предупреждены. Самостоятельного значения она не имеет».

Ладно, не имеет, так не имеет. Еще не слишком вникнув во все тонкости новой практики, я успокоился после такого разъяснения. И напрасно. Следующее мое «нарушение» случилось у гостиницы «Россия». Так уж сложилось, что за свою автомобильную жизнь ни разу не доводилось бывать здесь. А тут понадобилось. Приближаясь по набережной со стороны Китайского проезда, вижу въезд к гостинице, перед которым никаких знаков нет. Поворачиваю туда и поднимаюсь к «России». Только поставил машину, смотрю, идет ко мне инспектор. Он стал утверждать, что я ехал против движения. Не поленившись, спустился пешком. Действительно знак 3.1, запрещающий въезд, есть, но установлен таким образом, что увидеть его из машины при повороте совершенно невозможно. Каких-либо других знаков, запрещающих поворот туда с набережной, как я уже говорил, не было. Несмотря на это, инспектор мне штраф 5 рублей выписывает. Спрашиваю: «За что?» — «За проезд под знак 3.1». — «Так я же не мог его видеть, а значит, и не знал о его существовании», — возражаю я. — «Вот

заплатите штраф, в следующий раз будете знать», — остроумно завершает наш диалог инспектор.

Так появилась в моем талоне вторая отметка. Обстановка явно обострилась, и я был теперь постоянно настороже — все время опасался попасть в какую-нибудь незнакомую ситуацию, так как знал, что ее неудачное развитие вполне может привести к расставанию с водительским удостоверением. В общем, езда стала нервная, я, как говорится, опасался собственной тени. Однако и это не помогло.

Подъезжаю как-то к Ленинскому проспекту в месте, где полгода назад мне приходилось бывать довольно часто. Здесь я всегда поворачивал направо. Поздним вечером, когда машин почти нет, перестраиваюсь в правый ряд для поворота и останавливаюсь перед светофором, в котором горит «красный». Впереди инспектор ГАИ беседует с каким-то человеком и посматривает в мою сторону. Я мысленно перепроверяю себя: ремень безопасности застегнут, остановился примерно в метре от тротуара, «поворотник» включен и мерно тикает. Ну, думаю, все в порядке, и, когда зажжется «зеленый», поехал направо...

Предчувствие меня не обмануло — инспектор подает знак остановиться. Выясняется, что капитан Бузыкин из 3-го отделения ГАИ столицы задержал меня за поворот направо в запрещенном месте. Сработал «автопилот» полугодичной давности, и я прозевал знак, установленный сравнительно недавно. Повертел капитан мои документы, повздыхал сочувственно и сообщил, что вынужден забрать удостоверение за «систему нарушений». Видите, какая удобная форма, — вынужден. Между тем Бузыкин прекрасно видел, что я собираюсь поворачивать направо, но ему и в голову не пришло предостеречь меня от ошибки.

Такая «принципиальность» инспектора вылилась для меня в 30 рублей штрафа, что само по себе довольно ощутимо. Но, мало этого, теперь в течение определенного времени любая следующая оплошность будет стоить еще дороже, а то и вовсе лишения «прав». А что она будет, я уже тогда практически не сомневался.

Вот так, совершенно неожиданно из человека, всегда и во всем уважающего и исполняющего закон, я превратился в хронического нарушителя. Однако не дает мне покоя мысль, что не моя в том главная вина.

Говорю об этом смело, потому что знак ограничения скорости 30 км/ч, за который я получил свою первую отметку в талоне, вскоре после этого был заменен на гораздо более подходящий в этих случаях «Прочие опасности». У гостиницы «Россия» тоже произошли перемены. Перед злополучным проездом появился знак «Только прямо».

А у меня три просечки и ни одной, что называется, по делу. Кто-то может подумать: не повезло, надо было обратиться... Обращался по каждому из этих случаев к руководителям отделений ГАИ. Безрезультатно, действия подчиненных оказывались в полном соответствии с принципами их непосредственного начальства. И вот у меня сложилось мнение, что для некоторых работников Госавтоинспекции выявление и наказание нарушителей постепенно становится самостоятельной, более того — самодовлеющей формой деятельности, в общем-то и не вполне связанной с обеспечением безопасности движения. Другими словами, им важно просто выявить нарушение и принять к виновному меры, а не предупредить своим вмешательством создание опасной ситуации. Ведь в первом случае можно вылавливать зазевавшихся на спокойных и бесконфликтных участках, что довольно просто. Во втором же надо работать, как правило, в напряженном потоке, что сложнее, да и не так эффектно.

Подтверждение этой мысли я всегда нахожу, возвращаясь летними воскресными вечерами из-за города в Москву по Ярослав-

Окончание — на стр. 20

ЕСЛИ БЫ СПРОСИЛИ МЕНЯ

Какими хотят видеть Правила дорожного движения те, кто прислал ответы на опубликованную журналом анкету ВНИИБД.
По просьбе редакции ее итоги подводят сотрудники института М. АФАНАСЬЕВ и С. БАЧМАНОВ.

Автомобилизация охватывает все более широкие круги нашего общества. Вызванный этим процессом рост интенсивности движения, новые и более сложные его условия предъявляют, естественно, все более высокие требования к тому нормативному документу, который определяет принятый на дорогах порядок, взаимоотношения водителей, пешеходов, работников ГАИ. Поэтому совершенствование Правил дорожного движения всегда представляло большой интерес. Надо сказать, что такая работа у нас ведется постоянно и носит многоплановый характер. Одна из форм ее — изучение общественного мнения по той или иной проблеме. Вот ровно полгода назад на страницах «За рулем» появился такой материал. Анкета преследовала цель выяснить, что думают читатели по поводу возможных изменений в Правилах дорожного движения, какие поправки в них они считают целесообразными.

Свыше пяти тысяч человек откликнулись на предложение обсудить эти вопросы. Практически почти все они являются водителями, а для 25% это — профессия. Наиболее многочисленную группу составляют инженеры, техники, научные работники, преподаватели и другие специалисты, связанные в своей повседневной деятельности с техническими дисциплинами, — их более 40%. Около 30% — преподаватели автошкол, инженеры по безопасности движения, механики автопредприятий, сотрудники Госавтоинспекции. Таким образом, можно считать, что мы имеем дело с людьми, знающими предмет достаточно хорошо. Каково же их мнение по поставленным в анкете вопросам?

Предложение не считать остановкой прекращение движения лишь для посадки и высадки пассажиров получило столько же противников, сколько и сторонников. Заманчиво, конечно, разрешить водителям такую кратковременную остановку в тех местах, где она запрещена, скажем, соответствующими дорожными знаками. Ведь займет это несколько секунд, если иметь в виду пассажиров легкового автомобиля. Но, представьте себе, если этим положением воспользуется, например, водитель туристского автобуса. Пока он высадит несколько десятков человек, пройдет уйма времени, и, конечно, помехи движению могут возникнуть серьезные. Видимо, придется оставить в Правилах все как есть.

Две трети читателей поддержало предложение не требовать от водителей в населенных пунктах обязательно вести транспортное средство как можно правее и разрешить им занимать любую полосу проезжей части. Это совпадает с нашим мнением. Скажем больше, результаты проведенных ВНИИБД исследований показали несостоятельность принципа «держись правее» на многополосных городских дорогах. Выяснилось, что при буквальном его соблюдении удлиняется на 1—2% путь и, что еще более важно, намного увеличивается число конфликтных ситуаций, так как резко возрастает количество перестроений на проезжей части. Так что эту традицию сохранять не имеет смысла, видимо, назрела потребность внести в Правила в этой части некоторые изменения. Однако, по нашему мнению, ограничивать использование крайней левой полосы и дальше целесообразно. На дорогах вне населенных пунктов требование «держись по возможности правее» должно остаться в силе.

Половина участников анкеты полагает возможным разрешить, когда заняты другие полосы проезжей части, движение по трамвайным путям и на перекрестках. Как все помнят, такое право на участках между перекрестками было предоставлено водителям четыре года назад. Оно было встречено положительно, ибо способствовало повышению пропускной способности улиц. Видимо, подобное положение можно было бы распространить и на перекрестки. Однако есть «но» — как избежать возможных помех движению трамвая, если на его пути окажутся автомобили, совершающие левый поворот? Вопрос неоднозначный и требует дополнительной проработки, что подтверждает и отсутствие единого мнения у читателей.

Большинство ответивших на анкету высказалось за то, чтобы внести в Правила пункты, более подробно регламентирующие порядок проезда колонн. До сих пор они устанавливали лишь приоритет колонн, сопровождаемых ГАИ, да обязывали водителей организованных колонн включать на машинах ближний свет фар. Но жизнь показала, что этого мало, и, чтобы не возникали конфликты и опасные ситуации, есть необходимость четко оговорить расположение колонн на проезжей части, скорость их движения, дистанцию между составляющими их транспортными средствами, порядок обгона колонн.

60% опрошенных согласилось с тем, чтобы в пункт 9.6 Правил наряду с указанием о снижении скорости вплоть до полной остановки было включено требование принимать при возникновении опасности и другие возможные меры. В частности, весьма эффективным во многих ситуациях, по мнению специалистов, является объезд препятствия. При условии, естественно, когда такой маневр не

представляет опасности для других участников движения. По нашему мнению, это предложение заслуживает внимания.

Каким должен быть предел скорости движения? С одной стороны, повышение его обеспечивает рост производительности транспорта, с другой — увеличивает число ДТП и тяжесть их последствий. Найти оптимум — задача достаточно сложная. На этот раз в анкете рассматривались только скорости движения в населенных пунктах, так как о лимитах скоростей на дорогах у нас шла речь в другой анкете, опубликованной в № 8 «За рулем» 1981 года.

Как и ожидалось, более 70% наших корреспондентов проголосовали за повышение скоростей легковых автомобилей на магистральных улицах с несколькими полосами движения в каждом направлении. Чаще всего таким пределом называли 80 км/ч. Кстати, это практикуется уже в ряде городов страны. Для грузовых автомобилей более 50% предложило сохранить существующий сейчас предел — 60 км/ч. В отношении мотоциклов мнения разделились: 41% высказался за 60 км/ч, а 43% — за 70—80 км/ч. Что ж, эти тенденции, в общем, соответствуют объективной картине распределения скоростей на магистральных улицах крупных городов в настоящее время.

Иные, конечно, условия движения на второстепенных улицах, где ширина проезжей части в основном 7—10 метров. Для легковых автомобилей более чем в половине ответов предлагается сохранить существующий скоростной лимит, а 22% признает возможным снизить его до 50 км/ч. 64% считает необходимым установить такой предел грузовым автомобилям. В отношении мотоциклов мнения разделились так: 48% — за снижение предела скорости, 40% — за сохранение действующего, а 12% — за его повышение.

Что сказать по этому поводу? Можно спорить о деталях, но ясно одно: данные анкеты еще раз свидетельствуют в пользу введения в населенных пунктах дифференцированных пределов скоростей с учетом характеристики улиц и интенсивности движения.

Признаться, нас несколько удивило, что около 70% высказалось за возврат к положению десятилетней давности о предоставлении транспортному средству, следующему по перекрестку с круговым движением, преимущества перед въезжающим на него. Вроде бы, существующее сейчас требование логично, проистекает из общего принципа проезда перекрестков — приоритет у не имеющего помехи справа. Однако не все, видимо, так просто. И то, что во Франции, например, недавно отошли от этого порядка, и то, что у нас в стране весьма часто с помощью знаков делают все-таки «кольцо» главной дорогой, заставляет специалистов еще раз внимательно рассмотреть эту проблему.

Еще более единодушны (80%) были читатели по двум следующим вопросам. В том, чтобы понимать под обгоном только маневр с выездом на полосу встречного движения, а также шире использовать для стоянок тротуары, когда это не создает помех пешеходам. Действительно, при обгонах главным образом возникают конфликты со встречными водителями. Так что есть смысл определить порядок маневра именно в таких условиях. Практически относительно обгона в этом случае можно будет говорить только применительно к дорогам с двумя и тремя полосами движения. На многополосных, имеющих две и более полосы для движения в данном направлении, речь будет идти только об опережении. По нашему мнению, введение этого положения прояснит ситуацию на дорогах, придав конкретность и однозначность выполняемым маневрам, и устранит недоразумения, возникающие иногда между водителями и сотрудниками ГАИ.

Определять ли в Правилах порядок движения по внутриквартальным проездам? Здесь единой точки зрения нет. Нам представляется, эта проблема может быть решена введением, как это и планируется, понятия «жилая зона». Въезды и выезды ее обозначаются соответствующими знаками, а в самой зоне действует ряд дополнительных требований: приоритет предоставлен пешеходам, скорость движения не более 20—30 км/ч и ряд других.

Примерно поровну разделились мнения в вопросе, стоит ли определять в Правилах порядок проведения на дорогах спортивных мероприятий. Нам кажется, что подробно регламентировать это большой необходимости нет. Достаточно обязать согласовывать проведение соревнований с Госавтоинспекцией, а она в каждом конкретном случае с учетом всех обстоятельств и укажет условия для таких мероприятий.

Негативное отношение вызвало предложение обязать мотоциклистов ездить всегда с ближним светом фар. Около трех четвертей участников анкеты были против, хотя это правило действует в ряде стран. Цель его — лучше обозначить мотоцикл на дороге, так как анализ ДТП показывает, что зачастую его плохо различают из-за малых размеров. Основной аргумент противников — опасность хронического разряда аккумуляторов. Но проблема заслуживает внимания, и к ней, по нашему мнению, следует вернуться с учетом опыта, в том числе и нашего собственного.

Вот главные итоги анкеты. Примерно в половине возвратившихся в редакцию анкет содержались, и часто весьма развернутые, предложения по совершенствованию и других пунктов Правил. Все они будут внимательно рассмотрены специалистами.

Предварительный анализ анкеты позволил в определенной степени выявить наиболее актуальные вопросы, целесообразность и своевременность отражения их в Правилах. Другие требуют более глубокой проработки, и сейчас, основываясь только на данных анкеты, нельзя сказать, будут ли они учтены в Правилах, и если будут, то когда, так как в конечном итоге такие вопросы одним подсчетом голосов не решаются. Но все ответившие на анкету и высказавшие свои предложения могут быть уверены, что не зря потратили свое время, и каждый в определенной мере способствовал совершенствованию Правил дорожного движения.

Окончание. Начало — на стр. 18

скому шоссе. Поток плотный, напряженный и нервный. Немало попадается водителей, которые лихачат, а то и откровенно нарушают Правила. Редко обходится без того, чтобы не оказаться свидетелем одной, а то и нескольких аварий. Вот, казалось бы, где простор для организующей и контролирующей деятельности ГАИ. Однако за все время ни одного инспектора, работающего в этом потоке, я, насколько помню, не встречал.

Зато на тех же 40 километрах обязательно встретишь две-три «засады» в населенных пунктах, в каждой из которых притаилось по нескольку инспекторов ГАИ. Они с увлечением занимаются тем, что «выявляют и оформляют» тех водителей, которые едут со скоростью больше 40 или 60 км/ч в обратном направлении по пустому двухрядному шоссе. Неужели ситуация здесь более опасная, чем на задыхающемся от напряжения московском направлении? Вряд ли, просто здесь легче заниматься «выявлением». Возникает только вопрос: а кому, собственно, нужна такая работа?!

Понимаю, что пока все здесь написанное — сплошные вопросы. Оно и естественно. Я не специалист, и ответы хотелось бы попытаться найти с помощью работников ГАИ. Однако один, если так можно сказать, проект ответа у меня все-таки есть.

Подъезжаю как-то к тихому перекрестку с отличным обзором в обе стороны. Машин вокруг нет, но передо мной знак «Stop». Сбросил скорость почти до остановки, но не зафиксировал ее и повернул на мост. Останавливает меня инспектор.

«Нарушаете», — говорит. — «Виноват», — отвечаю, а сам чувствую, что все — не видеть мне своих «прав». — «По статье второй Указа надо было бы забирать удостоверение, — говорит инспектор, — но рука не поднимается. Нарушение пустяковое, а в вашем положении оно потянет на 50 рублей, а то и на лишение. Так что вот вам квитанция, а с вас три рубля».

Не называю имени этого инспектора, так как формально он взял на себя «грех». Однако он, спасибо за это, нашел логичный, по-моему, выход из ситуации.

Вот, такие мои, и, думаю, не только мои, водительские беды. Если что не так, уверен, меня поправят, если что упустил важное — дополнят.

В. РУМЯНЦЕВ

Заметки В. Румянцева, которые мы сегодня предложили вашему вниманию, не претендуют на обобщение. Они не лишены определенной субъективности, что вполне естественно, так как автор основывается лишь на собственных впечатлениях. Надо подчеркнуть, что сознательность, высокая дисциплина водителей, скрупулезное выполнение всех дорожных правил, вне всякого сомнения, решающее условие безопасности и благополучия на дорогах. Вместе с тем нельзя не согласиться с автором, что конфликты нередко возникают из-за непонятной, а то и просто неправильной организации движения или из-за формального отношения некоторых сотрудников ГАИ к своим обязанностям. Подтверждает это и редакционная почта. Она же свидетельствует и о том, что подавляющее большинство водителей отдают дань уважения работникам Госавтоинспекции, которые ежедневно с честью несут свою непростую службу. Поэтому особенно важно всегда помнить, что от авторитета работника ГАИ, от доверия к нему человека, сидящего за рулем, в значительной мере зависит обстановка на наших дорогах, а значит, и безопасность на них. О том, как содействовать созданию именно такого климата доверия и сотрудничества мы и предлагаем поразмышлять нашим читателям в продолжение разговора, начатого этим письмом. Мы рассчитываем также, что по поднятым в письме машиниста Румянцева вопросам выскажут свое суждение и работники Госавтоинспекции.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Под редакцией ВНИИБД

I. Можно ли высадить пассажира таким образом?

1 — можно
2 — нельзя

II. Можно ли водителю в показанной ситуации занять эту полосу движения?

3 — можно
4 — нельзя

III. Кто из водителей неправильно поставил машину на стоянку?

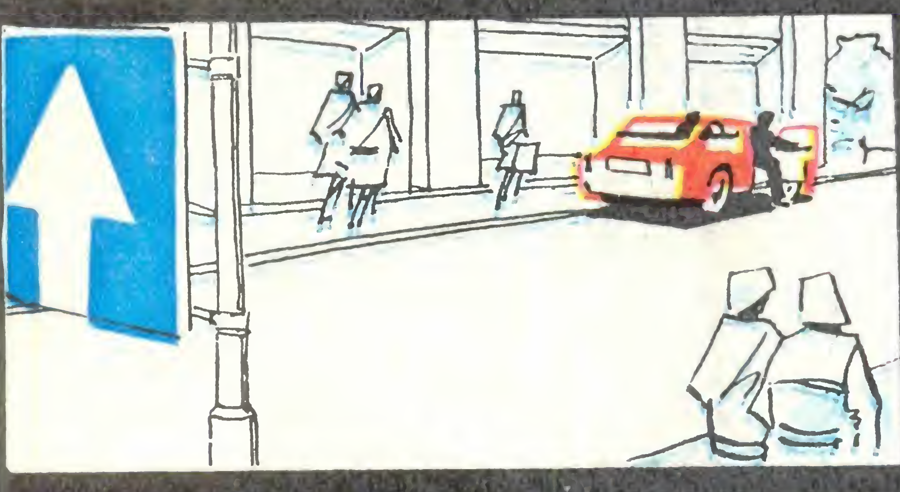
5 — все водители
6 — только водитель Б
7 — только водители Б и В
8 — водители А, Б и В

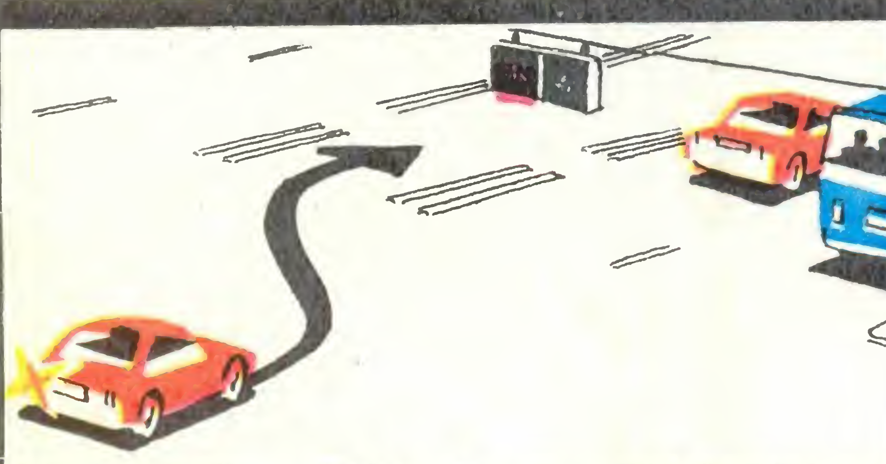
IV. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

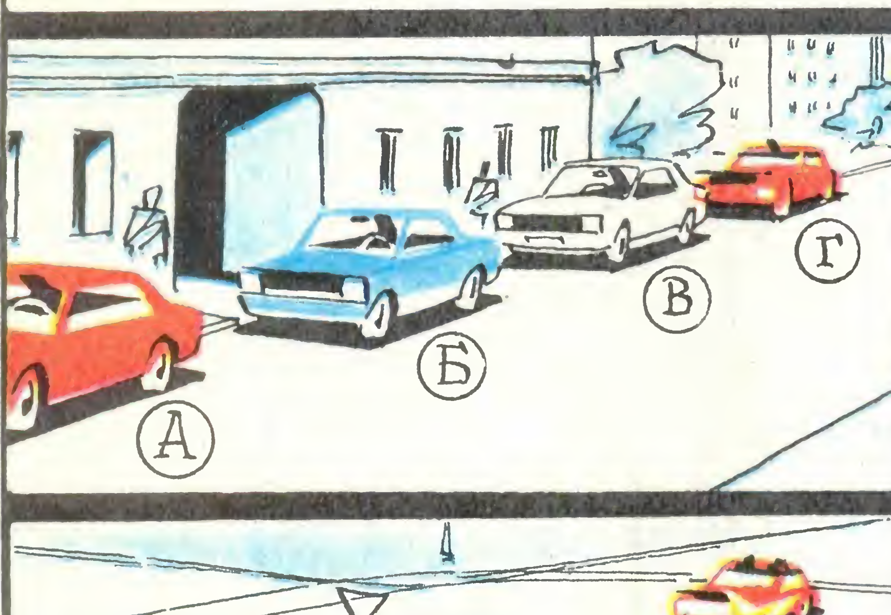
9 — легковой автомобиль; автобус; трамвай
10 — легковой автомобиль; трамвай; автобус
11 — трамвай; автобус; легковой автомобиль

V. Кто из водителей имеет право на такой маневр?

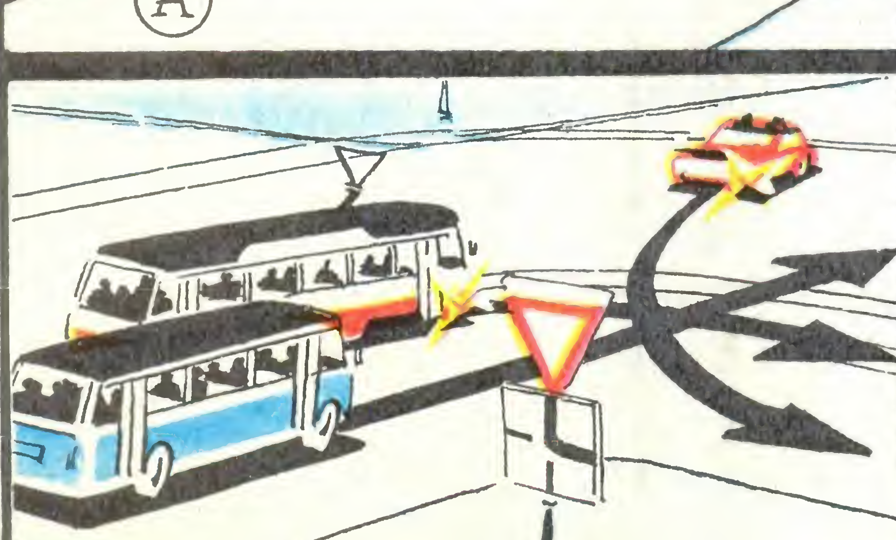
12 — оба водителя
13 — только водитель автомобиля

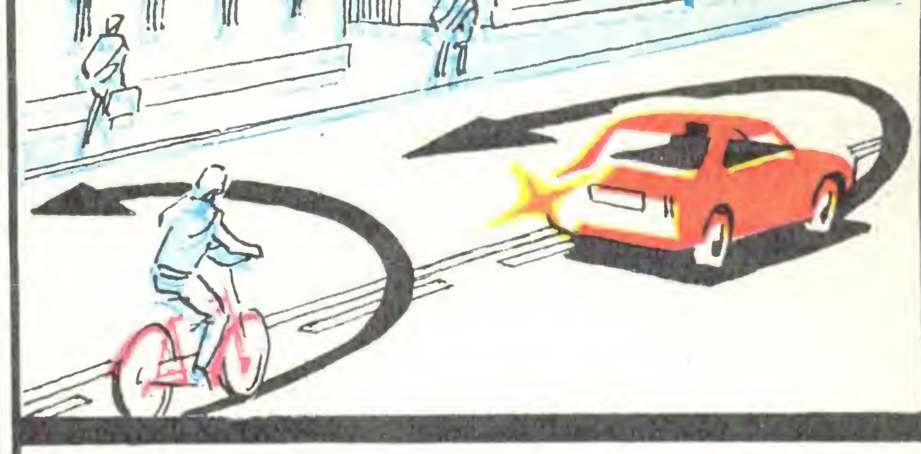

I


II



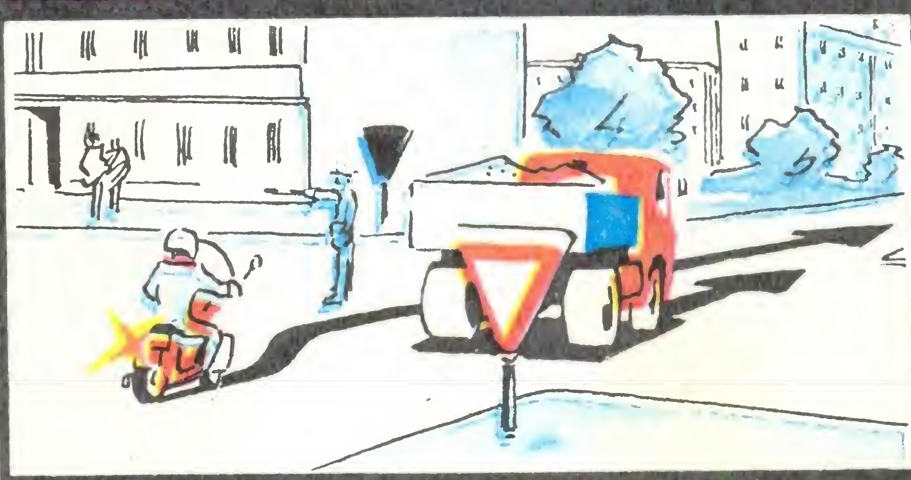
III

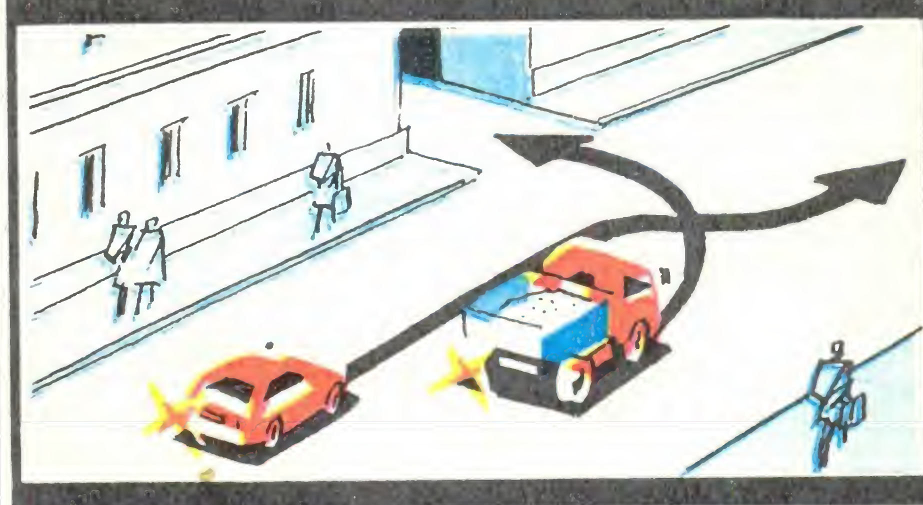

IV


V



VI


VII


VIII

VI. С какой скоростью может двигаться водитель по населенному пункту в этой ситуации?

14 — не более 80 км/ч
15 — не более 60 км/ч

VII. Можно ли совершить обгон в показанной обстановке?

16 — можно
17 — нельзя

VIII. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?

18 — водитель грузового автомобиля
19 — водитель легкового автомобиля

IX. Каким наказанию может быть подвергнут водитель за повторное в течение года нарушение правил проезда железнодорожных переездов?

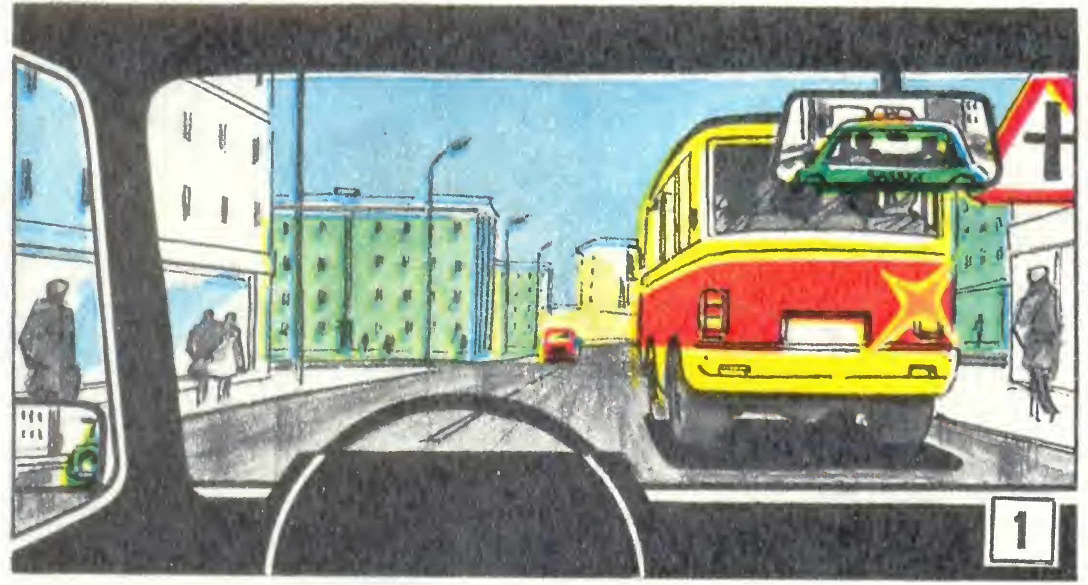
20 — предупреждение или штраф от 10 до 30 рублей
21 — штраф от 10 до 30 рублей
22 — штраф от 20 до 50 рублей или лишение права управления на срок до 6 месяцев

X. Можно ли считать дорогу с бетонным покрытием главной по отношению к гравийной дороге?

23 — да
24 — нет

Ответы — на стр. 32

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ · ЭКЗАМЕН НА ДОМУ · ЭКЗАМЕН НА ДОМУ · ЭКЗАМЕН НА ДОМУ · ЭКЗАМЕН НА ДОМУ





СИТУАЦИЯ 1. Со скоростью примерно 50 км/ч вы приближаетесь к нерегулируемому перекрестку по главной дороге. Проезжая часть ее шириной около 9 метров покрыта талым снегом. Правее впереди с включенным правым указателем поворота медленно движется автобус, а с противоположной стороны перекрестка приближается грузовой автомобиль. В это время вы замечаете, что сзади вас буквально поджимает такси, вынуждая прибавить скорость. Есть ли в этой ситуации опасность и как ее избежать?

А — подав сигнал правого поворота, перестроиться в первый ряд позади автобуса, чтобы, не навязывая водителю такси свою тактику, пересечь перекресток после того, как автобус повернет направо.

Б — включить третью передачу и плавно снизить скорость до 30 км/ч, чтобы выиграть время и подойти к границе перекрестка к моменту, когда обстановка полностью прояснится.

В — включив сигнал левого поворота и ближний свет фар, ускорить движение, чтобы побыстрее обойти автобус и миновать опасную зону возле автобуса.

СИТУАЦИЯ 2. Дорожный знак предупредил вас о том, что впереди участок, на котором из-под колес транспортных средств возможен выброс гравия. Поэтому вы снизили скорость и поотстали от следующего впереди грузовика метров на 50—60. Но только вы сделали это, как водитель «Москвича» позади включил сигнал левого поворота и явно приготовился к обгону. Как вы поступите?

А — полагая, что обгон в таких дорожных условиях опасен и грозит лишить ваш автомобиль лобового стекла, вы включаете указатель левого поворота и принимаете влево, чтобы попытаться воспрепятствовать обгону.

Б — выбирая из двух зол меньшее, берете правее и снижаете скорость, чтобы навязанная вам ситуация завершилась как можно быстрее и безболезненнее, ведь вероятность выброса гравия из-под колес «Москвича» тем меньше, чем ниже его ускорение при обгоне.

В — продолжаете движение с прежней скоростью, но смещаетесь вправо к обочине, чтобы уменьшить вероятность повреждения стекол.

СИТУАЦИЯ 3. Зимний вечер, на дороге слякоть. Впереди остановился трамвай, из него выходят пассажиры. В светофоре на перекрестке зеленый свет. С посадочной площадки несколько пассажиров направились к тротуару, но приостановились, пропуская автомобиль перед вами. Как будете действовать здесь вы?

А — немедленно притормозите, чтобы остановиться и пропустить пешеходов, идущих от остановки к тротуару.

Б — так как уже включен зеленый сигнал светофора, а пешеходы на посадочной площадке находятся как бы на тротуаре, решаетесь продолжать движение вслед за другим автомобилем.

В — резко увеличиваете скорость, чтобы сократить дистанцию до автомобиля впереди и тем устранить соблазн кому бы то ни было перебежать дорогу перед вашим автомобилем.

СИТУАЦИЯ 4. Т-образное пересечение главной дороги со второстепенной, по которой вы приближаетесь к перекрестку. Видимость хорошая, дорога с асфальтобетонным покрытием чиста, лишь по обочине тонкий слой снега. Слева на обочине главной дороги остановился автопоезд, который несколько ограничивает обзор. Справа к осевой линии подъехал УАЗ с включенным сигналом левого поворота. Но его водитель не приступает к повороту, пропуская встречные автомобили — «Волгу» и «Запорожец». Вам нужно повернуть направо. В чем опасность ситуации и что вы предпримете?

А — остановитесь перед перекрестком на таком расстоянии, чтобы автопоезд не мешал наблюдать за обстановкой на главной дороге, хотя ближний ее участок будет им скрыт.

Б — остановитесь перед перекрестком как бы в тени автопоезда, ориентируясь на действия водителя УАЗа, которому, по вашему мнению, все отлично видно. Поскольку с ним траектории не пересекаются, вы начнете маневр, как только его водитель приступит к повороту, в остальном положившись на него.

В — немного выедете на главную дорогу и остановитесь там, где будете иметь возможность беспрепятственно наблюдать за тем, что делается на ней слева от вас.

Оценки принятых решений и комментарий специалистов

СИТУАЦИЯ 1

Оценки: А — 5; Б — 4; В — 2.

На дороге создалась «закрытая» ситуация: из-за попутного автобуса в правую сторону обзор у вас ограничен. Опасна она и тем, что разъезжаться со встречным автомобилем

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ВЕНГРИЯ. Вступили в силу дополнения к правилам движения. В частности, мотоциклистов обязали круглые сутки ездить с включенным светом, а водителей автомобилей удалить из них все предметы, ухудшающие обзорность и видимость, — разного рода наклейки, надписи, рисунки на стеклах. Особо опасные участки дорог будут теперь обозначаться горизонтальной разметкой в виде желтых линий, проведенных под углом 45° к оси проезжей части.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ. Психологи, исследуя причины ДТП, все чаще приходят к выводу, что большую роль играют невнимательность и утомление водителей. Вот как ими определен тип «безаварийного водителя». Это человек, который считает профессию водителя своим призванием, его возраст — 41—50 лет, он женат, имеет среднее образование, спокойный характер, ездит ни медленно ни быстро, активен в общественной работе.

ЮГОСЛАВИЯ. Водители, которые, проезжая мимо стоящего на остановке автобуса, не уменьшают скорость, наказываются крупным штрафом.

АВСТРИЯ. С июля прошлого года пассажиры на задних сиденьях легковых автомобилей, снабженных ремнями безопасности, обязаны пользоваться ими. Исключение для тех, кто справкой от врача может подтвердить, что это ему противопоказано.

БЕЛЬГИЯ. Довольно широкое применение получило устройство «Драйв алерт», которое предупреждает засыпание водителя за рулем подачей звукового сигнала. Происходит это в момент, когда голова его наклонится в сторону или вперед. «Драйв алерт» — миниатюрный приборчик, который крепится к уху.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. В северной части Лондона сдан в эксплуатацию 13-километровый участок кольцевой автомагистрали, которая должна войти в строй полностью в 1986 году. Пока все транзитное движение между юго-восточной и северной частями страны проходит по узким улицам Лондона.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. По данным бирмингемского университета, на дорогах мира при разного рода столкновениях и взаимных наездах транспортных средств погибает ежегодно около 300 тысяч человек. В этом виде происшествий фронтальные столкновения составляют 60% всех случаев, боковые — 20%, наезды сзади и пр. — 20%.

ДАНИЯ. Все лекарства, прием которых может ухудшить способность водителя управлять автомобилем, теперь обозначаются красным треугольником на упаковке.

КАНАДА. Полиция г. Эдмонтона предоставила участникам небольших ДТП (без травм) право самим решать конфликты. Считают, что это сократит время, требуемое для разбора аварии, поскольку ожидание полиции и ее отчета иногда длится до 3 часов. Если автомобилисты пришли к общему мнению, они просто обмениваются данными о себе, адресами и информацией о страховании. В случае



предстоит в зоне сужения обозреваемой проезжей части — возле автобуса. Первый совет: в такой обстановке не впадайте в добродушный оптимизм. Лучше безоговорочно поверить в негативный прогноз, чем поддаться соблазну позитивного. Прибавьте к сказанному и состояние покрытия. Скользко! Вот почему наивысшая оценка — решению А.

Помимо того, что оно отвечает требованиям безопасности, вы в этом случае на высоте и в смысле дорожной этики: не навязываете другим своих решений, не «играете на нервах» других водителей. В частности, отсюда и недостаток ответа Б. Такое решение водителю такси может показаться неоправданным, непонятным, толкнуть его на действия, которые усугубят обстановку. А решение В в точности «списано» с действий водителя, который совершил дорожно-транспортное происшествие и был за него осужден. При столкновении со встречным грузовиком он оказался на полосе противоположного направления.

СИТУАЦИЯ 2

Оценки: А — 2; Б — 5; В — 4.

Конечно, водитель «Москвича» неправ — предпринимать обгон на участке, где возможен выброс гравия, опасно. И для окружающих, и для своего автомобиля. Чем выше скорость, тем больше шансов, что встреча с камешком закончится несчастным случаем. Кстати, наиболее опасны в этом смысле встречные автомобили.

Однако решение А надо отвергнуть по принципиальным соображениям: дорога не место для выяснения отношений. И даже тот, кто, как говорится, сто раз прав, будет столько же раз виноват, если станет пренебрегать этим условием безопасности.

Решение Б представляется здесь оптимальным: оно уменьшает опасность потерять лобовое стекло и помогает сохранить нервную энергию. Вы можете выразить свое отрицательное отношение к поступку водителя «Москвича» как угодно иначе — звуковым сигналом, миганием фарами и т. п., но никак не нарушением Правил, которые, как известно, обязывают не мешать обгону «повышением скорости движения и иными действиями».

Решение В соответствует требованию Правил, но эффективность защиты в этом случае невелика, так как существенно увеличить интервал между автомобилями вы не сможете, а время пребывания в опасной зоне не сокращается. Надо заметить, что опасность эта взаимная, то есть шансы обгоняющего водителя потерять лобовое стекло практически такие же, как у вас.

СИТУАЦИЯ 3

Оценки: А — 5; Б — 2; В — 2.

Описанная ситуация, на первый взгляд, вроде бы отличается от той, о которой говорится в пункте 16.4 Правил дорожного движения. Напомним его: при проезде мимо трамвая попутного направления, стоящего на обозначенной остановке, расположенной посередине дороги, водитель должен снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить пешеходов, идущих к остановке или от нее. Однако тот факт, что на остановке есть площадка для пассажиров, ожидающих трамвай или возможности безопасно перейти дорогу, ничего здесь не меняет. А то, что зеленый сигнал светофора разрешает двигаться дальше через перекресток, мимо трамвайной остановки, роли не играет, во всяком случае не освобождает водителя от обязанности уступить дорогу пешеходам. Конечно, посадочная площадка, через которую движение, естественно, запрещено, уберегает от опасности тех, кто на ней находится, но не забудем и о тех, кто должен с тротуара попасть на нее, пока посадка в трамвай еще не закончилась.

Осуществляя решения Б или В, вы, конечно, лишаете эту часть пешеходов возможности реализовать свое право на преимущественное движение, которое закреплено за ними пунктом 16.4 Правил. В результате может создаться угрожающая обстановка для всех участников ситуации. Поэтому единственно правильное решение — А. И ему надо следовать, не соблазняясь зеленым сигналом светофора.

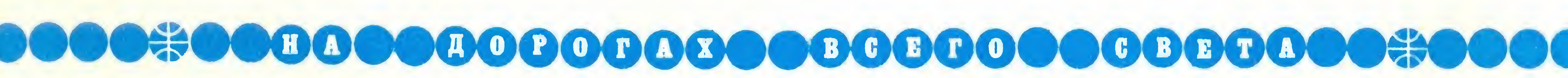
СИТУАЦИЯ 4



Оценки: А — 5; Б — 3; В — 2.

Начнем с анализа дорожно-транспортного происшествия, случившегося как раз из-за того, что поворачивающий на главную дорогу принял решение В. Другой водитель («Запорожца»), обнаружив на своем пути сужение проезжей части — между УАЗом и высунувшимся на перекресток автомобилем на второстепенной дороге оставалось метра три, — применил экстренное торможение. Можно спорить о том, насколько оправданным было это решение, но факт налицо — касательное столкновение с другой машиной, причиной которого оказался выезд ее на главную дорогу всего на один метр. Водитель ее был обвинен в том, что не уступил дорогу. Так как после столкновения «Запорожец» опрокинулся и один из его пассажиров погиб, виновника аварии приговорили к пяти годам лишения свободы.

Решение Б можно назвать хитроумным, но небезопасным. На дороге нельзя полагаться на чужой прогноз. Водитель всегда должен верить только тому, что видит сам. Вот почему решение А представляется оптимальным. Оно принимается, как говорится, с открытыми глазами, без какого бы то ни было риска, и вы можете быть уверены, что не станете виновником аварии в ситуации, где кто-то проявит неумелость или несообразительность.



несогласия они должны ждать, пока делом займется полиция.

ОМАН. Начата кампания за опрятный внешний вид транспортных средств. Против нарушителей принимают жесткие меры: владелец такси, грузовика и легкового автомобиля, находящегося в запущенном состоянии, наказывается тюремным заключением до 6 месяцев и штрафом в 900 долларов.

США. Предлагается снизить предел максимальной скорости движения для водителей в возрасте до 25 лет. Как свидетельствуют статистические данные, во всех происшествиях по вине водителей их доля составляет 45%.

ФРАНЦИЯ. В связи с ростом числа погибших при ДТП межминистерский комитет по безопасности движения усилил борьбу с наиболее распространенными их причинами — управлением автомобилем в нетрезвом состоянии и превышением скоростных лимитов. Достигнуто соглашение с автозаводами и фирмами, торгующими автомобилями, об отказе рекламировать в средствах массовой информации скоростные качества автомобилей.

ФРАНЦИЯ. Страховые компании ежедневно получают в среднем 45 тысяч заявлений о разного рода несчастных случаях, то есть более 16 миллионов в год. Чаще всего — от пострадавших при ДТП — свыше 5 миллионов.

ФРАНЦИЯ. Совет министров утвердил положение об обязательном контроле за состоянием старых автомобилей, чтобы исключить их несоответствие нормам безопасности. Речь идет об автомобилях, эксплуатируемых более пяти лет, поврежденных при ДТП и пр.

ФРГ. Суд в Дуйсбурге, рассматривая одно дело, постановил, что водители, встраиваясь в поток после обгона, не должны делать это резко. Необдуманное поведение в таком случае может привести к несчастным случаям, особенно при интенсивном движении. Встраиваться в поток разрешено, лишь когда пройдено расстояние, равное половине показания скорости, скажем, при 100 км/ч лишь после 50 м. Если на дороге без разделительной полосы столь длинный обгон невозможен, то водитель вообще должен отказаться от него или прекратить начатый.

ФРГ. Если расследованием будет установлено, что ДТП вызвано приемом лекарств, страховые компании поступают так же, как в случае управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения: не выплачивают страховую премию.

ШВЕЙЦАРИЯ. С целью сократить расходы на необходимое иногда фотографирование мест ДТП с воздуха, при котором использовались вертолеты, создан надуваемый гелием баллон диаметром 1,5 м, к которому подвешивается малоформатный фотоаппарат. Как только баллон достигнет высоты 55 м (это достаточно для получения требуемого снимка), аппарат включают через кабель дистанционного управления.

В МИРЕ МОТОРОВ

«ШКОДЫ» ЮБИЛЕЙНОГО ГОДА

Две памятные даты отмечает одну за другой чехословацкий завод «Шкода»: 90-летие основания (1894 г.) и 80-летие начала производства легковых автомобилей (1905 г.). Под маркой, которую знают сегодня во всем мире, только за последние 30 лет выпущено свыше 3,3 миллиона автомобилей. А началом была мастерская «Лаурин и Клемент» со штатом... три человека, изготовлявшая велосипеды.

Национализированные после победы народной демократии заводы «Шкода» многократно увеличили выпуск машин, завоевавших репутацию надежных, долговечных, экономичных. С 1976 года основное предприятие в г. Млада Болеслав производит легковые автомобили семейства «105/120». Их изготовлено уже более 1,1 миллиона. Вслед за коренной модернизацией машин («За рулем», 1984, № 5), проведенной в прошлом году, выпущены новые модификации: купе «Рапид-130» и седан «130Л». Это наиболее мощные, скоростные и хорошо оснащенные машины в программе завода. Обе комплектуются двигателями увеличенного рабочего объема и мощности (1289 см³, 62 л. с./46 кВт). Новый седан полностью унифицирован с купе «Рапид-130» также по агрегатам трансмиссии, шасси, ходовой части, причем часть из них применялась ранее только на модели «Рапид». В результате «Шкода-130Л», обладая вместительностью, комфортом и практичностью «семейной» машины, по ездовым качествам равноценна спортивному купе и может удовлетворить довольно взыскательных покупателей.

Купе «Рапид-130» (кстати, передняя часть его кузова унифицирована с остальными моделями) сменит менее мощный вариант, выпускавшийся с 1982 года («За рулем», 1982, № 9). Седан же «130Л» дополнит программу, которая включает теперь семь моделей и модификаций с четырьмя вариантами двигателей.

Среди усовершенствований, внедряемых на все модели «Шкоды» с 1985 года, — новый карбюратор, с установкой которого несколько повысилась экономичность, задние противотуманные фонари. Все «шкоды» имеют реечный рулевой механизм, галогенные фары, обогрев заднего стекла, пластмассовые бамперы. Сложив заднее сиденье, у седанов можно увеличить общий объем, занимаемый багажом, до 0,4 м³.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «ШКОДА-РАПИД-130» (в скобках — отличающиеся данные «Шкоды-130Л»). Общие данные: число дверей — 2 (4); число мест — 2+2 (5); снаряженная масса — 890 (885) кг; скорость — 153 (150) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 14 с; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и в городском цикле — 5,5 (5,7); 7,4 (8,1) и 8,1 л/100 км; запас топлива — 37 л. **Размеры:** длина — 4200 мм; ширина — 1610 мм; высота — 1380 (1400) мм; база — 2400 мм. **Двигатель:** число цилиндров — 4; рабочий объем — 1289 см³; степень сжатия — 9,7; мощность — 62 л. с./46 кВт; клапанный механизм — OHV. **Трансмиссия:** сцепление — сухое, однодисковое; коробка передач — пятиступенчатая. **Подвеска:** независимая у всех колес. **Тормоза:** передних колес — дисковые, задних — барабанные. **Рулевое управление** — реечное. Шины — 165SR13.



«Шкода-130Л».



«Шкода-рапид-130».

«ФАУНЫ» ДЛЯ УБОРКИ

Фирма «Фаун» (ФРГ) широко известна как изготовитель уборочной техники разнообразного назначения. Для нее используют и шасси собственного производства, и базовые автомобили других фирм. Так, на одной из выставок в Москве «Фаун» показал трехколесную подметальную машину «АК316» для уборки улиц. Дизель «Фольксваген» приводит задние колеса и, через коробку отбора мощности, навесное оборудование. Ширина убираемой полосы 1,8 метра, радиус поворота машины — 6,5 метра. Она имеет кузов для сбора мусора объемом 1,6 м³, а при поливке оснащается 300-литровым баком для воды. Благодаря сплошному остеклению кабины водитель хорошо видит убираемый участок.

Другая машина, смонтированная на двухосном шасси «Мерседес-Бенц», служит для промывки каналов и отсоса из них шлама (отложений). Конструкция машины позволяет проводить обе операции одновременно: из одной камеры цистерны насос подает воду под давлением до 100 кгс/см² (10 МПа) с производительностью 320 л/мин, а вакуумный насос откачивает шлам, который собирается в другой камере цистерны.

Общая вместимость кузова 8 м³. На задней стенке установлен на поворотной оси барабан, вмещающий 120 метров шланга. В зависимости от типа и конфигурации промываемых каналов применяют разные наконечники.

Автомобиль для очистки каналов.



Подметальная машина «Фаун-АК316».



●●●

На люблинской ярмарке 1984 года впервые показан опытный образец однотонного грузовика «Люблин-325-дизель». У него вихрекамерный мотор (2416 см³, 70 л. с./52 кВт), новая кабина, усиленная подвеска. По габариту «Люблин-325» не превосходит известные автомобили «Жук».

●●●

Английская фирма «Остин-Ровер» на основе соглашения с компанией «Хонда» (Япония) выпустила модель «Ровер-213», полностью аналогичную «Хонде-сивик». Первым автомобилем, производившимся в Англии по японской лицензии, был «Триумф-эклейм» («Хонда-баллада» — «За рулем», 1982, № 4).

●●●

В Индии организовано государственное предприятие «Марути удйог», на котором начато производство автомобилей по лицензии «Сузуки» (Япония). В программе — легковая машина особо малого класса, джип и фургон.

●●●

Испанская фирма СЕАТ выпустила переднеприводную модель «Ибица». Она оснащается карбюраторными (1193 см³, 63 л. с./46 кВт; 1461 см³, 85 л. с./65 кВт) и дизельным (1714 см³, 55 л. с./41 кВт) двигателями.

●●●

Фирма «Дир» (США) приобрела у компании «Кертис-Райт» все права на производство роторно-поршневых двигателей конструкции Ванкеля. Его предполагается начать не ранее 1990 года.

НЕСТАРЕЮЩИЙ «ВЕЛОСОЛЕКС»

Производство этого легкого мопеда с передним ведущим колесом начато в 1942 году и продолжается по сей день. Завод «Солекс» во французском городе Курбевуа выпустил их несколько миллионов. За 43 года конструкция машины практически не изменилась. Крутящий момент от двигателя передается резиновым роликом посредством трения. Двухтактный двигатель рабочим объемом 49 см³ развивает мощность 0,8 л. с./0,6 кВт при 3800 об/мин. Топливо из бака емкостью 1,3 л подается к карбюратору мембранным насосом, действующим от разряжения в картере. Довольно большой по размерам глушитель в виде барабана очень эффективен, и звук работающего двигателя еле слышен. Масса мопеда — 29,5 кг. Его наибольшая скорость — 30 км/ч. Эксплуатационный расход топлива — 1,5 л/100 км.



ПОБЕДА ЧЕРЕЗ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ

Все большую популярность приобретают за рубежом соревнования автомобилей-ветеранов. Одно из наиболее интересных — первенство Европы по кольцевым гонкам. В минувшем году оно состояло из семи этапов: в Австрии, Бельгии, Великобритании (два), Голландии, Италии и ФРГ. В категории машин выпуска до 1955 года с двигателем рабочим объемом свыше 2000 см³ первое место занял итальянец Э. Манделли на «Лянча-аурелия-ГТ2500» (Италия). Среди наиболее значительных успехов, достигнутых на таких машинах, — победа на ралли «Монте-Карло» Л. Широна в 1954 году и на ралли «Акрополис» Д. Виллорези в 1958 году.

«Лянча-аурелия-ГТ2500», выпускавшаяся с 1953 по 1956 гг., имела интересные конструктивные особенности: V-образный шестицилиндровый двигатель (2451 см³, 118 л. с./87 кВт при 5000 об/мин), сцепление, коробку передач и главную передачу в одном блоке, вынесенные к заднему мосту, подвеску задних колес типа «Де Дион», несущий кузов без средней стойки. Она развивала до 185 км/ч.

Как и в былые годы, победа «Лянчи» в последнем чемпионате Европы одержана в соперничестве с автомобилями, хорошо известными в истории автоспорта: «Астон-Марти», «Ягуар», «Аллард», «Остин-хили».

«Лянча-аурелия-ГТ2500» (на переднем плане) на одном из этапов чемпионата Европы 1984 года.



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ЛЕКЦИИ В УЧЕБНОМ ЦЕНТРЕ ИФА

«В какие сроки будут проходить занятия по устройству и обслуживанию автомобилей и прицепов производства ГДР в ленинградском информационном центре ИФА?» — интересуется инженер В. Балашов из Новгородской области.

Сообщаем расписание курсов на 1985 год.

Автомобиль ИФА-В50: общий курс — с 11 по 22 марта, с 10 по 21 июня и с 11 по 22 ноября; двигатель и система питания — с 13 по 24 мая; система питания — с 30 сентября по 4 октября. **Автомобиль «Робур»:** общий курс — с 18 февраля по 1 марта, со 2 по 13 сентября и с 25 ноября по 6 декабря; двигатель и система питания — с 25 марта по 5 апреля; система питания — с 24 по 28 июня; электрооборудование — с 22 по 26 апреля. **Автомобиль «Мультикар»:** общий курс — с 4 по 15 февраля, с 27 мая по 7 июня и с 9 по 20 декабря; двигатель и система питания — с 8 по 19 апреля и с 14 по 25 октября; электрооборудование — с 28 октября по 1 ноября. **Полуприцеп-контейнеровоз ХЛС-200.78ТК:** общий курс — с 16 по 27 сентября.

Учебно-информационный центр ИФА просит заблаговременно подавать заявки на обучение и направлять обучаемых на курсы только по вызову. Перед командированием специалистов надо перечислить за каждого 52 рубля на расчетный счет № 16000425023 в московском отделении Госбанка г. Ленинграда, № по МФО 171061, получатель ленинградское грузовое автопредприятие № 6. Адрес учебно-информационного центра ИФА: 196199, Ленинград, Люботинский просп., 2/4.

О ПЕРЕРЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЯ

«За хорошую работу профсоюзный комитет нашего предприятия предоставил мне возможность приобрести автомобиль, — обращается в редакцию жительница Куйбышева Е. Власова. — Мой муж уже много лет состоит членом гаражного кооператива, и нам было бы удобно, чтобы машину сразу зарегистрировали на его имя или, в крайнем случае, на нас обоих, ведь она же наша общая и покупаем мы ее вместе. К сожалению, в ГАИ, куда мы пришли за советом, нам сказали, что так сделать невозможно и вроде бы даже придется переоформлять автомобиль через комиссионный магазин. Скажите, пожалуйста, так ли это и как нам поступить в сложившейся ситуации».

Согласно действующему в настоящее время положению, первоначально автомобили регистрируются только на имя человека, которому выписана справка-счет торгующей организации. Притом только на одно лицо, то есть в техническом паспорте не могут быть указаны два владельца, даже если они супруги или другие близкие родственники.

В тех случаях, когда возникает необходимость переоформить автомобиль с одного супруга на другого, делается это достаточно просто. Перерегистрация легковых автомобилей в этом случае производится в ГАИ по месту учета транспортного средства на основании их совместного заявления и свидетельства нотариальной конторы о праве собственности каждого из них на долю в этом их общем имуществе. Причем в ГАИ необходимо представить также квитанции об уплате сбора за перерегистрацию, выдачу технического паспорта и номерных знаков (при их отсутствии), а также сбора с владельца транспортного средства.

ТОЛЬКО ОДНА СПИРАЛЬ

В. Губанов из Ставрополя считает, что для улучшения световых характеристик фар можно включать одновременно две нити (спирали) — дальнего и ближнего света. У него вызывает сомнение только одно обстоятельство: не нарушит ли такое подключение каких-либо неизвестных ему требований к наружному освещению автомобиля.

Редакция направила письмо специалистам НИИавтоприборов.

Как отечественный государственный стандарт 3544—75 «Фары дальнего и ближнего света автомобилей», так и международные нормы, изложенные в Правилах № 1 и № 20 Европейской Экономической Комиссии ООН, запрещают такое подключение нитей освещения в фарах.

Существует и другое ограничение: одновременно горящие две спирали повышают температуру в лампе, и она преждевременно выйдет из строя.

ДЛЯ СТАРЫХ СИСТЕМ

С. Полетаев из Новосибирска считает, что для улучшения пуска мотоциклетных и автомобильных двигателей полезно заострить электроды на свечах зажигания и следить в дальнейшем за тем, чтобы их кромки всегда были в таком состоянии.

Мы попросили оценить это предложение специалистов Научно-исследовательского института автомобильного электрооборудования и автоприборов.

Заострение кромок у электродов свечей действительно позволяет снизить пробивное напряжение и несколько увеличить искровой промежуток между электродами, в результате чего может улучшиться пуск двигателя. Это конструктивное решение находило практическое применение в прежние времена, когда на автомобили и мотоциклы устанавливали маломощные системы зажигания.

В настоящее время в связи с качественным улучшением систем питания и приборов зажигания автомобильных и мотоциклетных моторов необходимость в дополнительной обработке электродов у свечей отпала. К этому следует добавить, что всякое снятие металла с электродов снижает ресурс свечи, а частый демонтаж и последующая установка ее в гнездо приводят к быстрому износу и повреждению резьбы в алюминиевой головке цилиндров.

РАЗДЕЛЬНЫЕ СИДЕНЬЯ НА «МОСКВИЧ—403»

Автолюбитель Н. Ященко из г. Покрова Владимирской области интересуется возможностью установить на «Москвич—403» раздельные передние сиденья от более поздней модели — «Москвича—412».

Отвечают специалисты Управления главного конструктора автозавода имени Ленинского комсомола.

Установить на «Москвич—403» вместо цельного переднего сиденья раздельные для водителя и пассажира от модели «412» в принципе можно. Потребуется, правда, приварить подставки для салазок сидений и к боковым сторонам основания пола и к тоннелю карданного вала в средней его части. Их положение выбирают по месту, стараясь сохранить удобную посадку для водителя и всех пассажиров.

Надо помнить также о том, что после сварочных работ необходимо восстановить поврежденную антикоррозионную мастику на днище кузова и тщательно покрасить грунтовкой и эмалью появившиеся дополнительные детали.

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

Долголетие — от заботы

В редакционной почте много писем с вопросами, касающимися аккумуляторной батареи: почему мало служит, почему часто «кипит», почему зимой еле крутит стартер, надо ли делать это или почему нельзя делать то? Наконец, сигналы «SOS» — «стою, помогите купить батарею!»

В журнале неоднократно печатались материалы об эксплуатации аккумуляторов, но по просьбе читателей мы возвращаемся к этой теме, учитывая давность публикации некоторых из них и разрозненность, а также сложившийся дефицит.

Систематизировал материал и подготовил цикл статей специалист-практик В. СУЕТИН.

Как часто в расцвете сил мы пренебрежительно относимся к своему здоровью. И уже потом, в зрелом возрасте, начинаем бегать трусцой в надежде исправить то, что было испорчено ранее. Вот и ваш автомобиль, недавно сошедший с конвейера, сияющий лаком и пышущий бодростью... Что ждет его впереди? Работа на износ или внимательный уход во имя долголетия? Согласитесь, мы ревностно относимся к новому автомобилю — «не хлопай дверью!», «осторожно, сломаешь!», «куда садишься — смотри сколько пыли на ботинках!» Но гораздо реже заглядываем под капот или на днище, чтобы проверить, отрегулировать, смазать. Зачем? — ведь машина работает. Когда откажет — займусь. А заниматься бывает поздно, деталь или узел остается только выбросить.

Так, к сожалению, случается и с аккумуляторной батареей. Пока она вращает стартер, — может быть, изредка доливаем воду, а когда двигатель уже не удается пустить — пытаемся заряжать, да бестолку: энергии хватает на одну-две попытки. Приходится добывать новую батарею, хотя прежняя проработала всего полтора-два года.

Когда автолюбитель, не имеющий достаточного опыта, сталкивается с необходимостью менять «вдруг» вышедшую из строя аккумуляторную батарею, нередко ощущает отрывочность, беспорядочность, а порой и противоречивость сведений, почерпнутых из разных источников. Да и «авторитетные» мнения летучих консилиумов, порой опирающихся даже на конкретные примеры, зачастую не учитывают ряд объективных факторов, влияющих на срок службы и надежность аккумуляторов.

Сразу же оговоримся: единственным официальным документом, определяющим наше отношение к вопросам, связанным с аккумулятором, является действующая ныне инструкция по эксплуатации ФЯ 0.355.009 ИЭ «Батареи аккумуляторные свинцовые стартерные», прилагаемая к новому автомобилю или покупаемой отдельно батарее. Опыт автомобилистов и информация, полученная из научной, учебной, производственно-технической и иной литературы, приемлемы лишь в том случае, если не противоречат этой инструкции. Исключения могут составить только материалы, публикуемые учреждениями, которые имеют прямое отношение к разработке, производству и эксплуатации аккумуляторных батарей.

Мы попытаемся подробнее осветить основные положения, определяющие надежную и долговременную их службу.

От чего зависит долголетие аккумулятора

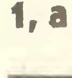
Энергетический ресурс аккумуляторных батарей, количество (или глубина) циклов разряд — заряд, которое она может обеспечить, не бесконечны. Именно поэтому инструкция по эксплуатации автомобильных стартерных свинцовых аккумуляторных батарей определяет гарантированные сроки эксплуатации до определенного (не более) пробега в километрах.

Специалистами установлено, что при среднегодовом пробеге 15—20 тысяч батарея может служить три-четыре года в умеренной климатической зоне. Те, кто эксплуатирует автомобиль круглый год, очевидно, не могут рассчитывать более чем на три года. Дело в том, что поддерживать, как положено, 90—95-процентную заряженность в условиях низких температур (зимой) крайне трудно, а порой и невозможно. Общие рекомендации в этом случае могут быть таковы: постоянное техническое обслуживание, отказ от использования в зимнее время различных дополнительных (нештатных) потребителей электроэнергии, обеспечение быстрого пуска двигателя во избежание глубоких разрядов батареи.

Климатические, и в первую очередь температурные, условия эксплуатации оказывают существенное влияние на срок службы аккумуляторных батарей (см. таблицу). Чем выше температура электролита, тем сильнее корродируют, выходя из строя, решетки пластин. В современных аккумуляторах они имеют толщину всего около 1,5 мм. За год эксплуатации при температуре +49° С и нормальном напряжении (14 В) решетки полностью уничтожаются коррозией. Если же температура электролита по каким-либо причинам повысится до +71° С, срок службы батареи из-за коррозии решеток сокращается до трех месяцев. Поэтому очень важно контролировать температуру электролита в процессе эксплуатации (как и при заряде) и принимать меры для ее снижения.

При длительной стоянке не следует оставлять машину на солнцепеке. Во время движения надо следить за тепловым режимом двигателя, влияющим на температуру подкапотного пространства и, следовательно, на температуру электролита. Если она выше +30—45° С (в зависимости от климатических условий), необходимо выяснить причину. Это могут быть повышенное напряжение, развиваемое генератором и поддерживаемое реле-регулятором, неисправности двигателя, тяжелые дорожные условия, стиль вождения — чрезмерно большие обороты двигателя на низших передачах.

Те, кто эксплуатирует автомобиль зимой, должны помнить, что если температура электролита ниже —35° С, то аккумуляторная батарея не в состоянии обеспечить пуск двигателя. Чтобы она лучше работала при умеренных морозах, желательно перед пуском на 15—20 минут включать габаритные фонари. При этом температура электролита бата-


1, а



1, б



реи, включенной на разряд, естественно, повысится, а следовательно, снизится вязкость и увеличится количество электролита, проникающего в поры пластин при стартерном разряде. В результате аккумулятор в состоянии отдать большую емкость, больший ток при пуске двигателя. С этой же целью некоторые автолюбители на ночь уносят батарею домой, чтобы утром, будучи теплой, она энергично вращала стартер, а значит, коленчатый вал.

Следите за цепью

Надежность контактов в электрической цепи вещь достаточно серьезная. Вспомните, стоит ослабнуть, окислиться контактам в комнатной розетке, как тут же, при включении даже настольной лампы, не говоря уж об утюге, штепсельная вилка и розетка нагреваются и постепенно обгорают. Где чаще это происходит? В ванной комнате или на кухне, потому что там влажно и часто жарко. Контакты электрической цепи автомобиля работают в еще более тяжелых условиях и требуют неослабного внимания.

Прежде всего помните о системе пуска. Ведь в ее цепи протекают очень большие токи — 150 А и более.

Специальными исследованиями установлено, что окисление, коррозия контактов в цепи стартера приводит к сокращению срока службы аккумулятора на 10%. Некоторые автолюбители «перекрывают» даже этот показатель. Удивительно, но факт: следуя поговорке «кашу маслом не испортишь», они смазывают контактные (?!) поверхности выводных штырей и клемм соединительных проводов стартерной цепи техническим вазелином или иной смазкой, тем самым увеличивая сопротивление цепи и ухудшая качество контакта в соединении аккумулятора с потребителями. А ведь роль защитной смазки иная. Она должна предохранить контактное соединение выводного штыря батареи с клеммой стартерного или «массового» проводов от воздействия кислорода воздуха и электролита.

Невнимание к защите контактов на выводных штырях батареи приводит к образованию окислов (фото 1 а и б) — белого рыхлого налета. Между тем практически их можно исключить достаточно простыми средствами. Для этого перед установкой клеммы «стартерного» или «массового» проводов надо надеть на выводные штыри батареи фетровую или войлочную шайбу толщиной 2—4 мм, пропитанную маслом. Клемму на штырь устанавливают и затягивают таким образом, чтобы между шайбой и самой клеммой не было зазора. И только после этого наносят защитную смазку. Пожалуй, лучшее средство — антикоррозионная смазка в аэрозольной упаковке. Инструкция по эксплуатации стартерных свинцовых аккумуляторных батарей рекомендует в качестве защитной смазки технический вазелин ВТВ-1 ТУ 38.101180-71. Наносят ее на защищаемые поверхности кисточкой.

Наверное, водители такси были одними из первых, кто нашел наиболее простое средство для удаления налета (и защитной смазки в случае необходимости) — просто горячую воду.

Перед установкой клеммы на выводной штырь батареи проверьте состояние крепежного болта с гайкой. Если они стягивают клемму с трудом, замените их. Не следует пользоваться и всевозможными вставками, наподобие показанных на фото 2. Главное же что обеспечивает здесь надежный контакт — плотность посадки конусного отверстия клеммы на конусный штырь батареи. Поверхности их должны быть ровными и чистыми.

Некоторые автолюбители по разным причинам отключают батарею от сети автомобиля на время стоянки, снимая с нее провод. Это довольно быстро приводит к расшатыванию штыря, а вместе с ним полублока и крышки аккумулятора. Последствия бывают печальные. Уж если по каким-то причинам надо отсоединять батарею, установите отключатель «массы», который продается в магазинах. В крайнем случае отсоединять лучше «минусовой» провод в месте крепления к корпусу автомобиля.

Влияние температурных условий на продолжительность эксплуатации аккумуляторных батарей

Климатическая зона	Среднегодовая температура воздуха, °С	Интенсивность эксплуатации, тысячи км в год	Срок службы, месяцы
Северная	— 1	30	24
Умеренная	+ 4	30	28
Южная	+13	30	16



1. Окислы съедают не только наружную (а), но и внутреннюю (б) поверхность клеммы.

2. Установка в поврежденную клемму кольца из жести для соединения со штырем батареи не обеспечивает достаточной площади их контакта. Из-за большого электрического сопротивления здесь расходуется бесполезно (на нагрев) много энергии.

ПОРЯДОК... В ВИДЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ

Не секрет, что некоторые комплектующие изделия для автомобиля по первому желанию не купишь. К разряду дефицита относятся пока и автомобильные аккумуляторы. Именно для увеличения их производства и вовлечения в оборот вторичных ресурсов свинца действующий ныне порядок их продажи предусматривает предварительную сдачу отслуживших свое батарей.

Но одно дело — сдать старую, а другое — купить новую батарею. Вот типичное письмо на эту тему, пришедшее в редакцию из города Шахты Ростовской области, где сбором и продажей аккумуляторов поручено заниматься СТО № 11. Прислал его автолюбитель В. Мозгалев.

«Прием старых батарей на СТО нашего города, — пишет он, — налажен нормально. Но, чтобы купить взамен новую, нам рекомендуют наведываться и узнавать: поступили батареи в продажу или нет. Относительно срока наведывания на СТО мыслят только годами.

Это сколько же времени, бензина и нервов надо затратить.

Обратились автолюбители к руководству магазина при СТО с предложением завести очередность и приглашать покупателей открытками на определенный день, когда будет возможность точно обеспечить их положенным товаром. Об этом и слушать не хотят.

Следующий этап — шахтинский горисполком. Но отсюда письмо с предложением просто переслали на ту же СТО № 11. А директор станции Г. Котельницкий ответил недвусмысленно: открытки правилами не предусмотрены!

С этим ответом обратились снова в горисполком, но у его работников не нашлось ничего, кроме «Вам даны разъяснения директором СТО». Похоже, что такое важное дело, как совершенствование сферы обслуживания, их касается только на словах».

Редакция направила это письмо в «Росавтотехобслуживание» с просьбой рассмотреть предложение шахтинских автолюбителей. Надо отдать должное, уже через четыре дня письмо В. Мозгалева с сопроводительной запиской, подписанной бывшим начальником объединения С. Винокуровым, было отправлено в адрес ростовского областного производственного объединения «Ростовоблавтотехобслуживание».

Через месяц редакция получила из Ростова официальный ответ главного инженера объединения Н. Старикова. Из него мы узнали: «По мере поступления аккумуляторных батарей на СТО Ростовской области, ставятся на очередь и удовлетворяются заявки с уведомлением открыткой или по телефону только инвалиды и участники ВОВ. Остальные автолюбители обслуживаются на общих основаниях». Была и приписка к ответу: «Директору СТО № 11 г. Шахты тов. Котельницкому Г. И.: В порядке исключения при поступлении аккумуляторов уведомите тов. Мозгалева В. Я. открыткой о дне и времени замены аккумулятора».

Еще через полтора месяца из Ростова пришла в редакцию короткая весточка: «Тов. Мозгалеву В. Я. выделен аккумулятор 6 СТ-55 на шахтинскую СТО по разнарядке 326 от 2.08.84 г., о чем он извещен открыткой 2.08.84 г.»

Вот так. Вопрос об элементарном уважении ко времени автолюбителей, нормальной организации их обслуживания в Ростовской области свелся к чуткости «в порядке исключения», добавим, — для возмутителя спокойствия. А как быть остальным? По-прежнему наведываться в рабочее и свободное время на СТО, обивать с просьбами пороги служебных кабинетов Г. Котельницкого и других директоров? Может быть руководство «Росавтотехобслуживания» найдет возможность высказаться по этому поводу, и не только в масштабах Ростовской области?

Карданный вал

Случается, что после замены крестовин и подшипников в карданной передаче «жигулей» возникает вибрация. Причина ее в нарушении заводской балансировки. О том, как правильно разобрать и собрать этот агрегат, а в случае возникновения вибрации устранить ее, рассказывают инженер-испытатель отдела доводки шасси управления главного конструктора ВАЗа В. ПЕТУНИН и автолюбитель Г. СЛАСТИН.

Тема обслуживания карданных шарниров не нова для журнала. В мартовском номере «За рулем» 1983 года инженер А. Катанаев поделился опытом продления ресурса подшипников и крестовин. Позже, в № 8 1983 года автолюбитель С. Карасев предложил познакомиться с удобным приспособлением для разборки и сборки шарниров, сопроводив его описание некоторыми практическими советами. Однако качество ремонта карданной передачи зависит не только от используемых инструментов, но и от обязательного соблюдения некоторых общих правил. Их немного.

Первое. Передачу снимают с автомобиля только в сборе с фланцем и эластичной муфтой — это воедино сбалансированный агрегат.

Второе. При замене крестовин и промежуточной опоры необходимо сохранять взаимное положение вилок. Обязательно перед разборкой шарниров краской или керном нанести на деталях контрольные метки.

Третье. При сборке стопорные кольца устанавливают с расчетом сохранения осевого зазора крестовины 0,01—0,04 мм.

Нарушение этих правил и небрежность при сборке шарниров может привести к возникновению вибрации в самой передаче и, естественно, на кузове.

Карданный вал после изготовления отдельных деталей и сборки имеет разное распределение масс относительно оси, которое можно устранить только динамической балансировкой с применением специального оборудования. При этом совмещают главную ось инерции с фактической осью вращения уравновешиванием всех вращающихся деталей. Уравновешивание проводят добавлением (приваркой) или снятием (высверливанием) определенных масс металла в точно установленных местах. Карданный вал уравновешивают приваркой балансировочных пластин.

Дисбаланс карданной передачи (ее устройство показано на рис. 1), не связанный с деформацией валов, как правило, появляется из-за смещения центров шарниров от оси вращения при замене изношенных крестовин и подшип-

Рис. 1. Карданная передача «жигулей»: 1 — болт крепления эластичной муфты к фланцу вторичного вала коробки передач; 2 — фланец вторичного вала коробки передач; 3 — резиновый элемент эластичной муфты; 4 — центрирующая втулка фланца переднего карданного вала; 5 — вкладыш эластичной муфты; 6 — болт крепления эластичной муфты к фланцу переднего карданного вала; 7 — фланец переднего карданного вала; 8 — обойма сальника; 9 — сальник; 10 — вторичный вал коробки передач; 11 — грязеотражатель; 12 — гайка крепления фланца на вторичном валу; 13 — уплотнитель центрирующего кольца; 14 — передний карданный вал; 15 — центрирующее кольцо; 16 — стопорное кольцо; 17 — промежуточная опора; 18 — пробка; 19 — резиновая втулка; 20 — дистанционная втулка; 21 — задний карданный вал; 22 — фланцевая вилка карданного шарнира; 23 — эластичная муфта; 24 — кронштейн безопасности; 25 — балансировочная пластина; 26 — поперечина промежуточной опоры; 27 и 29 — стопорные кольца; 28 — вилка переднего карданного вала; 30 — игольчатый подшипник; 31 — сальник; 32 — обойма сальника крестовины; 33 — вилка карданного шарнира; 34 — крестовина; 35 — гайка крепления вилки; 36 — кронштейн промежуточной опоры; 37 — упругая подушка; 38 — корпус подшипника; 39 — подшипник; 40 — грязеотражатель.

Рис. 2. Дисбаланс заднего карданного вала из-за неправильной сборки: 1 — ось вращения передачи; 2 — геометрическая ось вала.

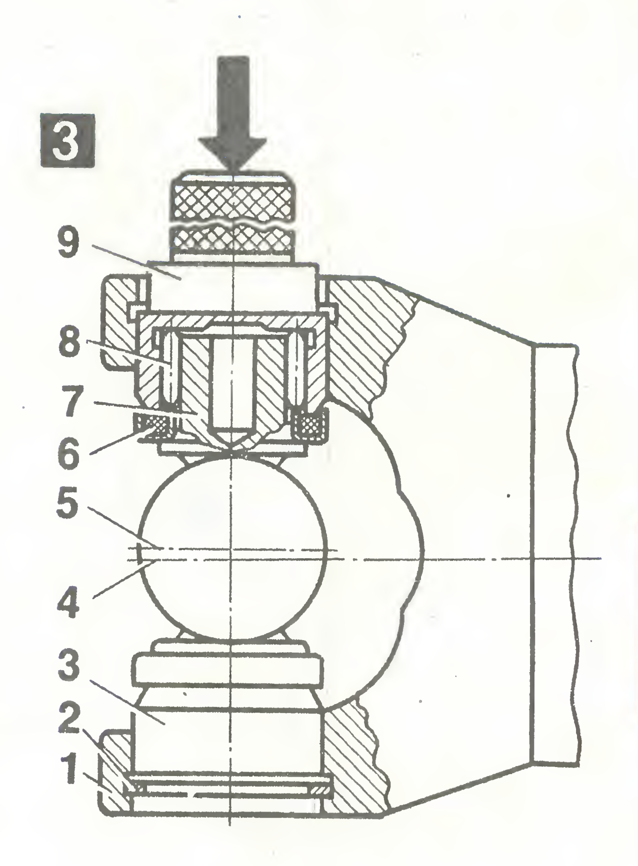


Рис. 3. Устранение биения карданного вала смещением подвижных деталей: 1 — вилка карданного шарнира; 2 — стопорное кольцо; 3 — корпус подшипника; 4 — ось вращения вала; 5 — геометрическая ось вала; 6 — сальник; 7 — шип крестовины; 8 — игла подшипника; 9 — проставка.

ников. Это может произойти при сборке одного или обоих шарниров. Последний, худший случай показан на рис. 2.

Естественно, что самый простой способ устранить дисбаланс — сместить на необходимую величину подвижные детали — крестовины и подшипники с соответствующим подбором стопорных колец из существующей заводской гаммы толщин (1,53; 1,56; 1,59 и 1,62 мм) или подогнанных индивидуально.

До начала работы автомобиль надо поставить на эстакаду (или осмотровую канаву) и вывесить при помощи подставок задний мост. После этого можно проверить биение трубы заднего карданного вала. Места для замеров выбираем как можно ближе к вилкам шарниров, где биение максимально.

Технология замеров проста. Вращаем карданную передачу рукояткой, вставленной в храповик коленчатого вала, при включенной передаче в коробке (здесь необходим помощник) и индикатором, укрепленным напротив места замера, определяем направление биения вала и его величину. После этой операции снимаем стопорные кольца, замеряем их толщину и уменьшенное на величину биения кольцо ставим в гнездо с той стороны, куда будет сдвинута крестовина. Легкими ударами молотком через проставку (рис. 3) смещаем к центру шарнира незафиксированный подшипник, а вместе с ним через крестовину сдвигаем от центра до упора в стопорное кольцо противоположный.

Под устанавливаемое стопорное кольцо, если нет подходящего по толщине, можно положить шайбу из фольги необходимой толщины.

После такой регулировки повторно замеряем биение вала. По наблюдениям, когда его величина находится в пределах 0,1—0,15 мм, карданная передача вращается без вибрации.

Предложенный здесь метод основан на геометрическом совмещении оси вала с осью его вращения. При определенных условиях (вал полностью разбалансирован из-за неправильной сборки) этот метод позволяет снизить величину дисбаланса благодаря уменьшению эксцентриситета заднего вала. Но при этом ни в коем случае не надо удалять балансировочные пластины. После сборки шарниров обязательно проконтролировать надежность стопорения подшипников.

Однако этот метод не обеспечивает как таковую балансировку фланцевой вилки и вилки переднего вала, изготовленных из поковок и, возможно, имеющих смещения масс относительно оси, которые существенно влияют на общий дисбаланс карданного вала.

Вибрация карданной передачи может возникнуть не только из-за неправильного проведения ремонтных работ, но и по причине износа центрирующего кольца на валу коробки передач и втулки во фланце переднего вала, износа шлицевого соединения.

При износе шлицев возросший дисбаланс никакими методами, кроме замены фланца и переднего вала, устранить нельзя. Также заменой деталей устраняют дисбаланс, возникший в результате износа центрирующего кольца и центрирующей втулки. Если же дисбаланс появился после замены вилок, фланца или эластичной муфты, его можно уменьшить, изменив взаимное положение этих деталей.

Новые карбюраторы на старые машины

Когда приходит время заменять отслуживший свое узел или агрегат на старом автомобиле, всегда хочется поставить новый, выпускаемый для современных машин. Наверное, в первую очередь такое желание возникает в отношении карбюратора. Эти приборы нового поколения — «типа ВАЗ», как их называют, заметно превосходят по всем параметрам выпускавшиеся до них. Многие владельцы «москвичей», «волг» и «запорожцев» старых моделей уже установили «вазовские» карбюраторы на свои машины и получили разные, но в общем положительные результаты. Еще больше желающих последовать их примеру. Чтобы не тратить силы и время на поиски приемлемого варианта, предлагаем вниманию автолюбителей решение, найденное инженером-конструктором Ю. СЕДОВЫМ из г. Куйбышева.

На свой «Москвич—401», выпущенный в 1953 году, я установил «жигулевский» карбюратор более десяти лет назад. Сначала это был карбюратор от ВАЗ—2101, а после нескольких лет эксплуатации я заменил его карбюратором типа «Озон» (от ВАЗ—2105), который, сохраняя все положительные качества прежнего карбюратора, оказался более экономичным. Пробег автомобиля с новой топливной аппаратурой составил около 90 000 километров, и работой двигателя я очень доволен. Так же отзываются о карбюраторах ВАЗ на «москвичах», «запорожцах» и «волгах» прежних выпусков мои знакомые, осуществившие аналогичные замены.

Что дала установка этого карбюратора на «Москвич»?

Во-первых, повысилась мощность двигателя, он лучше «тянет», очевидно, благодаря тому, что карбюратор готовит смесь, близкую к оптимальной, практически на всех режимах работы.

Во-вторых, исчезли «провалы» оборотов, особенно при переходах с холостого хода на средние и далее, при резком нажатии на педаль акселератора и т. п.

В-третьих, благодаря автоматической пусковой системе двигатель при морозе 20° С пускается без всякого подогрева обычно с первой попытки, даже после недельной стоянки в неотапливаемом гараже.

Установка карбюратора несложна и не требует больших материальных затрат. Что же нужно сделать?

Первое. Изготовить переходник под фланец карбюратора согласно приведенному здесь эскизу. В процессе доводки переходника было изготовлено несколько вариантов, пока я не остановился на этой конструкции. Переходник прост в изготовлении, имеет минимальную высоту, чтобы карбюратор с воздушным фильтром мог разместиться под капотом, универсален, то есть пригоден для автомобилей разных марок. Переходники для «москвичей» и «запорожцев» совершенно одинаковы, а для ГАЗ—21 отличаются только центральным отверстием и межцентровым расстоянием между отверстиями под шпильки.

Второе. Для «Москвича» и «Запорожца» приобрести карбюратор, используемый на моделях ВАЗ—2101, «21011», «2105», а для «Волги» — ВАЗ—2103, «2106», так как у ГАЗ—21 рабочий объем двигателя намного больше.

Третье. Приобрести «жигулевский» воздушный фильтр. На «Запорожце» он не умещается под капотом, поэтому необходимо использовать штатный фильтр, снабдив его подходящим переходником для соединения с карбюратором. Так же могут поступить владельцы «москвичей» и «волг». Но следует заметить, что бумажный фильтр лучше очищает воздух, чем масляный, и проще в обслуживании.

Четвертое. Подогнать имеющуюся на автомобиле систему управления карбюратором, что не представляет особой сложности.

Марка бензина, будь то А-72 или А-76, как показал опыт десятилетней эксплуатации, не влияет на работу карбюратора.

Пользуясь случаем, хочу сказать добрые слова о «Москвиче—401» и его создателях. За все 30 лет эксплуатации он меня ни разу (!) не подвел, хотя география поездок была довольно обширной — Крым, Кавказ, Урал, Москва. Я всегда с глубокой признательностью вспоминаю рабочих, чьими руками была сделана такая надежная машина.

Переходник для установки «жигулевского» карбюратора на старые «москвичи» и «запорожцы» (в скобках — размеры для «Волги» ГАЗ—21). Материал — алюминиевый сплав или сталь.

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

«ДНЕПРЫ» ХОРОШИ, ЕСЛИ...

Эксплуатировать тяжелые мотоциклы намного труднее, чем легкие и средние. Довольно сложный четырехтактный двигатель, трансмиссия с карданной передачей требуют квалифицированного обслуживания и, тем более, ремонта. Опыт в этом деле имеет первостепенное значение. Вот почему владельцы таких машин просят больше рассказывать о них.

Предлагаем заметки нашего читателя Ю. ПОЛИЩУКА из г. Владимира-Волынского Волынской области об эксплуатации машин киевского завода.

С 1973 года я ездил на мотоцикле «Днепр» МТ9, а в 1980 году купил МТ10—36. В общем, я доволен этими машинами — ездить на исправных «днепрах» одно удовольствие. Чувствуется постоянная забота завода о совершенствовании машин.

По сравнению с МТ9 «Днепр» МТ10—36 мощнее, быстрее, комфортабельнее. После модернизации двигателя максимальный крутящий момент переместился в зону более высоких оборотов, благодаря чему он стал более устойчиво и без вибраций работать в диапазоне скоростей 65—70 км/ч, наиболее приемлемых на дорогах с усовершенствованным покрытием. Но вместе с тем МТ10—36 стал менее пригоден для езды по плохим, грунтовым дорогам, чем «Днепр» МТ9, не говоря уж о К—750М, которые лучше тянут при малых оборотах. Остановлюсь на работе основных агрегатов и систем мотоцикла.

Двигатель. Мощности МТ10—36 вполне достаточно для движения в самых разнообразных дорожных условиях. Она позволяет уверенно выполнять обгоны, другие маневры, требующие резкого увеличения скорости. Разница в четыре лошадиные силы по сравнению с 32-сильным мотором МТ9 ощутима. Приемистость исправного и отрегулированного двигателя такова, что позволяет в некоторых случаях соревноваться даже с «юпитерами» и ЯВАМИ. Но, подчеркиваю, при условии хорошей регулировки двигателя, а она, как известно, доставляет немало хлопот.

Двигатель моего мотоцикла в период обкатки требовал регулировки клапанов каждые 300—400 километров. Сейчас пробег около 10 тысяч километров, и я проделываю эту операцию через 1—1,5 тысячи.

На МТ9 я наездил 17 тысяч километров, и каких-либо серьезных поломок в клапанном механизме не было. С «Днепром» МТ10 уже испытал немало неприятностей. Долго я не мог добиться нормальной работы двигателя. Барахлил правый цилиндр: после 10—12 километров пробега резко падала мощность, появлялись хлопки в глушителе, мотор перегревался. Сначала я считал подобные явления издержками обкаточного периода, но, когда на спидометре появилось 2000 километров, разобрал двигатель для полной ревизии.

Сняв головку правого цилиндра, увидел, что выпускной клапан неплотно прилегает к седлу. Эту неисправность я устранил, и появилась возможность нормально отрегулировать двигатель, который стал работать намного ритмичнее.

Однако радость была недолгой: начал «стрелять» правый глушитель. А через сотню—полторы километров около свечи того же цилиндра стало слышаться шипение, свидетельствующее о выходе газов. Сняв головку правого цилиндра, я обнаружил множество трещин, расходящихся от свечного отверстия к седлам клапанов. И головку, и прогоревший глушитель пришлось отправить на завод, как предписывает инструкция по эксплуатации. Новые детали удалось получить после трехмесячной переписки и множества заверений бюро гарантийного ремонта о высылке их в самое ближайшее время.

Еще менее приятен был следующий этап переписки с КМЗ. Уже через месяц после ремонта двигателя прогорел левый глушитель и появились трещины в головке левого цилиндра. Опять пришлось ждать новые детали. Пишу эти строки с обидой, потому что в разделе гарантийных обязательств завода сказано, что замена деталей, не выдержавших гарантийного пробега, производится в двухнедельный срок, а мне пришлось ждать три месяца.

После очередных 1,5 тысячи километров пробега обнаружилось интенсивное шипение газов, вырывавшихся из-под головки левого цилиндра. На этот раз уже по моей вине прогорела прокладка. Вследствие небрежности при сборке под одной из четырех гаек, крепящих головку цилиндра, не было шайбы. В результате систематического подтягивания гайки в алюминиевой головке образовалось внушительное углубление. Головка прижималась к цилиндру недостаточно, что в конечном счете и привело к прогоранию прокладки.

После устранения всех этих неполадок вот уже на протяжении 8 тысяч километров пробега двигатель работает хорошо и требует лишь регулировки клапанов. Однако по причине низкого качества изготовления регулировочных болтов эта работа тоже осложняется — головки под ключ обработаны очень небрежно, поэтому часто вместо ключа приходится пользоваться плоскогубцами или же своими силами приводить регулировочные болты в надлежащий вид.

Одно из замечаний по сборке мотора касается неудовлетворительного состояния стыков — через них из-под сальников постоянно проходит масло. Еще один источник загрязнения мотора — воздушный фильтр. Этот узел не претерпел существенных изменений за последние 20 лет. Стоит проехать по дороге с небольшим боковым уклоном — и масло, залитое, как рекомендовано, до выдавок на корпусе, начинает обильно выплескиваться из воздухоочистителя на коробку передач. Мне кажется, пришло время усовершенствовать этот важный узел двигателя.

В отношении мотора хотелось бы дать один совет мотолюбителям: не рискуйте ездить с неисправным датчиком давления масла! Последствия пренебрежения к нему автор испытал на собственном МТ9 несколько лет назад. В одной из поездок я заметил перегрев двигателя и падение мощности. Уровень масла был в норме, все доступные для контроля агрегаты и узлы также исправны. А еще через несколько километров из мотора повалил дым и он застучал. Причину удалось обнаружить лишь после того, как был снят поддон картера: гайка, крепящая маслоприемник, отвернулась, и он упал в поддон. Поэтому даже при нормальном уровне масло не поступало в систему смазки. Будь датчик исправен — это обнаружилось бы сразу, а так дело закончилось серьезным ремонтом.

Необходимо сказать о расходе топлива у двигателя МТ10—36. По сравнению с МТ9 он увеличился на литр—полтора на 100 километров пути, что, очевидно, является платой за лишние четыре силы. При нынешней цене бензина это ощутимый минус.

Система охлаждения двигателя работает удовлетворительно. Признаков перегрева у исправного мотора не отмечалось даже в 30-градусную жару.

К сожалению, мнение о глушителях у меня иное. Они очень быстро прогорают, несмотря на правильную регулировку клапанов и зажигания.

Резервом сокращения расхода топлива может быть модернизация карбюраторов К—301, конструкция которых, на мой взгляд, отстает от требований сегодняшнего дня. Очень часто топливо без видимых причин вытекает из-под кнопки утопителя поплавка через дренажные отверстия. Проверка герметичности поплавка, продувка и промывка карбюраторов обычно неисправности не устраняют.

Электрооборудование. Внедрение 12-вольтовой системы на МТ10—36 — несомненный шаг вперед. Не стоит перечислять все плюсы от усиления света и усовершенствования звукового сигнала. Двигатель стал легче пускаться, даже после длительной стоянки в неотапливаемом гараже. Ухода система электрооборудования в МТ10—36 требует меньше, чем у его предшественника. Если в генераторе Г414 на МТ9 за 17 тысяч километров пробега пришлось два раза заменять щетки, то новый, мощный 12-вольтовый прибор на последней модели практически не беспокоит благодаря хорошей, четкой работе.

Система зажигания у МТ10—36 функционирует так же устойчиво. Первый раз прерыватель потребовал внимания лишь после 8 тысяч километров пробега. После промывки прибора и очистки его контактов мотор начал пускаться, как говорят, с пол-оборота.

Оценивая **трансмиссию**, хочется доброе слово сказать о коробке передач. На обоих мотоциклах этот агрегат работал безукоризненно, ни разу не отмечалось затруднений при переключении передач или поломки какого-либо узла. Жаль только, что с увеличением мощности двигателя и его крутящего момента передаточные числа коробки остались прежними. Это несоответствие сильно ощущается при движении на четвертой передаче: для 36-сильного мотора передаточное число четвертой передачи слишком велико — 1,3! Невольно возникает мысль о пятиступенчатой «экономичной» коробке. Ведь потребление бензина на пятой, прямой передаче уменьшилось бы по крайней мере процентов на 20.

Сцепление на обоих мотоциклах требовало периодической регулировки и двукратной (на МТ9) замены штоков выключения из-за их поломки. Однажды поломалось сцепление и на «Днепре» МТ10—36. При выезде из гаража раздался сильный шум и удары в картере сцепления, что вызвало даже остановку двигателя. Результат — искореженные во многих местах маховик и картер сцепления, а причина — самопроизвольное отвинчивание одного из винтов, соединяющих диски сцепления. Он попросту не был закернен. Увы, это не случайность. Другие винты были закернены кое-как.

Ходовая часть. Прежде всего хочу отметить применение на мотоцикле регулируемых пружинно-гидравлических амортизаторов, которые сделали езду более комфортабельной. Но вот что неудобно — регулируются амортизаторы соответственно нагрузке посредством ключа. Лучше иметь на самих амортизаторах рычажки для регулировки, как это сделано на мотоциклах ИЖ. Кроме того, крайне неудобно регулировать амортизатор коляски. Здесь же из-за постоянного трения с амортизатором в крыле образовалась внушительная дыра. Это место конструкторам завода следовало бы изменить.

На протяжении семи лет передняя вилка МТ9 не доставляла мне никаких хлопот. По инерции мышления и на МТ10—36 я не уделил рулевой колонке специального внимания, пока не ощутил однажды затруднения, поворачивая руль. Сняв вилку, обнаружил, что разбиты обоймы обоих подшипников. Пришлось заменять испорченные детали. Мне кажется, и в этом случае виной поломок была небрежность сборщиков на заводе, усугубленная, правда, моим пренебрежением к обслуживанию.

Несколько слов о колесах, в особенности о спицах. Это извечный предмет жалоб многих владельцев «днепров», большинство которых винит завод в недоброкачественности изделий. Вопрос затрагивался и журналом «За рулем». Мне очень понравился ответ редакции, смысл которого таков: кто ломает спицы, будет ломать и стальные диски. Полностью разделяю такую точку зрения. На МТ9 мне пришлось заменить около 30 спиц. Со следующей машиной я поступил по-другому. Как только получил ее, сразу на снятых колесах (во избежание деформации обода) равномерно туго, до звона при постукивании ключом, подтянул спицы. Эта процедура заняла более трех с половиной часов, но зато за три года эксплуатации не понадобилось менять ни одной спицы, несмотря на довольно быстрый, резкий стиль езды. Мой совет владельцам «днепров»: не пожалейте времени на подтяжку спиц у нового мотоцикла, и тогда вы не станете тратить его на пустые разговоры о недоброкачественности деталей и на поиски запчастей. Повторно я подтянул спицы после пробега 8 тысяч километров.

Хочу еще обратить внимание на заднее колесо. Понятно, что оно испытывает очень большие нагрузки. Их должны выдерживать и спицы и гайки, крепящие крышку главной передачи к маятнику. У МТ9, когда часто ломались спицы, эти гайки вместе со шпильками почти никогда не отворачивались. У МТ10—36 картина обратная: за 10 тысяч километров пробега не поломалась ни одна спица, но очень быстро ослабевала затяжка гаек, крепящих картер главной передачи. Очевидно, есть смысл усилить это соединение, применив шпильки или болты большего диаметра.

Говоря об органах управления, отмечу, что водить МТ10—36 по сравнению с его предшественником намного легче и приятнее. Можно пожелать только сделать руль немного выше, тогда посадка водителя будет удобнее. Удачны нововведения — стояночный тормоз, который особенно хорош, когда приходится пускать двигатель на дороге с уклоном, рельефные рычаги управления сцеплением и передним тормозом. О последнем необходимо сказать особо. По моему мнению, эффективность новой, двухкулачковой конструкции намного выше прежней.

Безусловно, необходим тормоз и на колесе коляски, чтобы увереннее чувствовать себя на достаточно динамичной машине.

Есть у меня претензии к тросам. Порой они недостаточно надежны в заделке, пластмассовые наконечники у оболочек тросов недолговечны. В лучшем случае их хватает на полтора сезона, а затем начинаются неприятности — тросы выпадают из гнезд, приходится самому делать наконечники из кусочка жести.

Оценивая общий облик мотоцикла, могу сказать, что «Днепр» МТ10—36 обрел более современные, динамичные очертания. В формах многих деталей чувствуется работа дизайнеров. Правда, хотелось бы видеть более современным приборный щиток, переключатели света фар и указателей поворота и, конечно, ветровое стекло. На протяжении всех десяти лет я тщетно пытаюсь приобрести подходящее, но, увы, каждый раз мне встречается творение из куска дерматина и органического стекла, очень портящее вид машины.

Еще один вопрос: где разместить на мотоцикле набор запасных частей и инструментов? На машинах предыдущих поколений, К—750 например, на топливном баке был специально предусмотрен ящик. Владельцы «днепров» просто бросают инструмент в багажный отсек коляски. Между тем для инструмента нужно штатное место, а еще полезно было бы разработать новое, современное сиденье, которое позволило бы увеличить объем багажного отделения.

«Днепры» — быстроходные, мощные, достаточно комфортабельные мотоциклы. И очень хочется, чтобы киевский завод улучшил качество их изготовления и быстрее внедрил необходимые изменения в конструкции.

«ЖДИТЕ, ВАС ВЫЗОВУТ!»

Под таким заголовком в июльском номере «За рулем» был опубликован материал, в котором редакция еще раз вернулась к вопросу о работе служб гарантии заводов—изготовителей легковых автомобилей. Напомним, о чем шла речь. Полгода вместо положенных двух недель ждал В. Слонимский ремонта своих новых «Жигулей» в ленинградском спецавтоцентре ВАЗа, хотя нужна была замена детали, в общем, даже недефицитной. А говорилось об этом случае как о явлении, довольно распространенном не только в «АвтоВАЗтехобслуживании», но и на предприятиях, выполняющих гарантийные обязательства АЗЛК, ЗАЗа, ЛуАЗа, ГАЗа.

Министерство автомобильной промышленности СССР, а ему в первую очередь было адресовано выступление журнала, на него еще не отреагировало. И мы решили, не дожидаясь, пока оно займется главными вопросами, поставленными в статье, опубликовать ответ объединения «АвтоВАЗтехобслуживание», подписанный директором Р. С. Вшивцевым. Ответ обстоятельный. Мы публикуем его здесь с некоторыми сокращениями, не наносящими ущерба существу содержания.

«Проблема запасных частей и ремонта автомобилей ВАЗ — сегодня наболевший вопрос. Волжский автозавод с целью улучшения обеспечения запасными частями и расширения сети автосервиса наметил и осуществляет ряд мер согласно принятому в 1982 году постановлению Совета Министров СССР. В частности, строятся 120 станций технического обслуживания производства ПНР, в том числе 12 таких станций уже сданы в эксплуатацию. Еще 50 станций реконструируются на базе «приспособленных» помещений. До 1987 года предусматривается построить всего 222 станции и 5 автоцентров.

С целью наибольшей эффективности использования имеющихся мощностей предлагается закрепить весь парк автомобилей «Жигули» за конкретными станциями, при этом предполагается, что предприятия фирменной системы «АвтоВАЗа» будут осуществлять прежде всего гарантийное обслуживание автомобилей. Такое закрепление обеспечит равномерную загрузку станций технического обслуживания, повысит ответственность за техническое состояние обслуживаемого парка автомобилей и упорядочит прием автовладельцев.

Наряду с наращиванием мощностей и увеличением объема производства запасных частей (прежде всего дефицитной номенклатуры) на Волжском автозаводе продолжается организация восстановительного ремонта изношенных деталей, узлов и агрегатов к автомобилям «Жигули» на станциях и автоцентрах ВАЗа. Специализированные участки восстановления уже сегодня позволяют вернуть к жизни 1,6 млн. рычагов привода клапана, 120 тыс. распределительных валов, 200 тыс. наконечников рулевых тяг и ряд других деталей. В 1984 году восстановлено агрегатов на сумму 15 млн. рублей. Начинается строительство трех заводов по восстановлению агрегатов, каждый мощностью 125 тыс. ремонтокомплектов в год.

Организована работа по размещению производства дефицитных запчастей на предприятиях других ведомств. В 1984 году ими изготовлено запчастей на сумму более 30 млн. рублей. Это крестовины, глушители, рычаги подвески, тормозные колодки, бегунок и крышка распределителя и ряд других деталей.

Приступил к выпуску распределительных валов в объемах 100—120 тыс. штук саратовский завод «Серп и молот», готовят производство этих же деталей хмельницкий завод «Термопластавтомат», харьковский «Серп и молот». Приступили к выпуску глушителей рижский завод «Красная звезда», волжский трубный, воронежский авиационный, баксанский «Автозапчасть» и другие, обеспечивающие уже в 1985—1986 гг. производство 650—700 тыс. глушителей. Херсонский и гродненский заводы карданных валов выпускают 650 тыс. крестовин карданного вала (с перспективой в 1985 году 1,2 млн. шт.). Ряд заводов осваивает выпуск поршней и поршневых колец, клапанов двигателя, рычагов привода клапана, шаровых опор и других дефицитных на сегодня деталей.

По мере освоения производства запасных частей заводами других ведомств в качестве товаров народного потребления выведены из дефицита такие детали, как бегунок и крышка распределителя, пороги боковины кузова, приемная труба и промежуточный глушитель, крестовина карданного вала и др.

С целью улучшения организации обеспечения запасными частями автомобилей ВАЗ сейчас реорганизуется система планирования и распределения запасных частей через вновь создаваемую производственную фирму «АвтоВАЗзапчасть», которая будет обеспечивать запасными частями все областные предприятия технического обслуживания.

Учитывая критические замечания автовладельцев, опубликованные центральной прессой, принято решение о переработке «Правил предоставления и пользования услугами на автоцентрах и СТО Волжского автозавода», в которых предполагается предусмотреть новый порядок рассмотрения рекламаций, более четко регламентирующий обязанности автоцентров, СТО и права автовладельцев.

В процессе ремонта автомобиля владелец всю необходимую для него информацию получает через диспетчерскую службу автоцентра или станции, следовательно, эффективность работы диспетчерской службы в сочетании с работой службы диагностики и контроля определяет уровень культуры обслуживания. Высокий уровень культуры обслуживания подразумевает: бузусловное соблюдение установленных сроков ремонта, внимательное отношение к заказчику, исчерпывающую информацию автовладельцев по интересующим вопросам, минимальные затраты времени на оформление заказов.

Основными факторами, определяющими уровень культуры обслуживания, являются соблюдение сроков ремонта и сокращение потерь времени автовладельцами при приеме автомобиля в ремонт и при выдаче из ремонта. В этом плане Волжским автозаводом проводится ряд мероприятий. Введены в структуру управления предприятиями «АвтоВАЗтехобслуживания» производственно-диспетчерские отделы, в обязанности которых входит обеспечение контроля за организацией производственного процесса, за соблюдением очередности и сроков ремонта, за качеством исполнения заказов и за распределением запасных частей. Разработана и внедряется на всех предприятиях техобслуживания «АвтоВАЗа» новая система очередности приема автомобилей в ремонт по предварительной записи в удобное для заказчиков время с учетом не только дня, но и часа. Автовладельцу, которому назначено время прибытия, не нужно приезжать на станцию техобслуживания с утра и тратить на ожидание весь день.

К сожалению, работники предприятий автосервиса, контактирующие с заказчиками, еще не везде относятся добросовестно к своим обязанностям, допускают по отно-

шению к автовладельцам волокиту, грубость, нередко нарушают трудовую дисциплину. С такого рода нарушителями мы боролись и будем бороться.

Что касается конкретных нарушений на ленинградском автоцентре, затронутых в статье «Ждите, вас вызовут», то, как следует из письма главного инженера центра т. Позняховского А. Н., все виновники получили соответствующие взыскания. Старший инженер по гарантии т. Шатохин освобожден от занимаемой должности».

Этот обстоятельный документ свидетельствует о серьезном подходе объединения к поднятой в журнале проблеме. В то же время не все из планируемых им мероприятий можно считать бесспорными.

Прежде всего, имеется в виду решение закрепить весь парк «жигулей» за конкретными СТО. Подобное закрепление, видимо, полезно в гарантийный период, причем главным образом с целью учета потребности в запасных частях и скорейшего ее удовлетворения. В то же время представляется, что гарантийная машина может быть принята на любой станции, если дело не касается замены дефицитных деталей. Когда же гарантия на автомобиль кончится, его владелец должен иметь возможность во всех случаях выбирать удобное для него место обслуживания и ремонта, то есть любое сервисное предприятие.

К сожалению, по письму объединения трудно судить о том, кто конкретно несет ответственность за соблюдение сроков гарантийного ремонта и какими эти сроки должны быть. А это один из главных вопросов, поставленных в статье. И, видимо, здесь в первую очередь должно сказать слово Министерство автомобильной промышленности СССР, утверждающее «Положение о гарантийном обслуживании автомобилей, принадлежащих гражданам». В нем, наверно, необходимо оговорить, к кому должен обращаться владелец гарантийного автомобиля, с кого спрашивать и какими санкциями защищаются его права.

Очевидно, этот основополагающий документ должен более подробно определить порядок фиксации и сроки удовлетворения рекламационных претензий. Нам представляется, что гарантийный автомобиль должен быть осмотрен в день подачи заявки на ремонт и, в зависимости от характера его, строго регламентированы сроки, исчисляемые с момента подачи заявки и, возможно, с учетом наличия или отсутствия необходимых деталей на складе.

Редакция полагает, что вопросы гарантийного обслуживания автомобилей привлекут внимание Минавтопрома и в этом деле будет наконец наведен должный порядок.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 21.

Правильные ответы — 2, 4, 8, 10, 12, 15, 16, 18, 22, 24.

I. Посадка и высадка пассажиров разрешены только со стороны тротуара, обочины или края проезжей части (пункт 3.9).

II. При выключенном светофоре въезд на полосу, обозначенную такой разметкой, запрещен (пункт 6.7).

III. Стоянка запрещена в местах выезда из дворов и ближе 5 метров до и после них (пункт 13.6).

IV. Водитель легкового автомобиля имеет преимущество перед трамваем и автобусом, как движущийся по главной дороге, а среди тех, кто находится на второстепенной, приоритетом пользуется водитель трамвая (пункты 15.1 и 15.2).

V. Пересекать такую разметку со стороны прерывистой линии можно при любых маневрах, в частности при развороте. В показанной ситуации право на такой маневр имеет и велосипедист, так как на дороге по одной полосе для движения в каждом направлении (пункты 5.3.3 и 26.7).

VI. Лимит «80» утрачивает силу за знаком «Начало населенного пункта», так как с этого места начинают действовать требования, устанавливающие порядок движения по населенным пунктам (пункт 4.5.1, 5.22).

VII. На регулируемых перекрестках обгоны не запрещены, а знаки приоритета здесь уже не действуют (пункт 12.6).

VIII. При повороте налево вне перекрестка надо уступать дорогу завершающим обгон попутным транспортным средствам (пункт 11.6).

IX. Статья 3 Указа «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» в таких случаях предусматривает наказание в виде штрафа от 20 до 50 рублей или лишение на срок до 6 месяцев права управлять транспортными средствами.

X. Дороги с любым покрытием равнозначны. Главной дорога с покрытием может считаться только по отношению к грунтовой (пункт 15.1).



АВТОГОНКИ

В драматичной борьбе прошел последний этап **чемпионата мира 1984 года на машинах формулы 1.** К этому времени лишь двое — гонщики фирмы «Мак-Ларен» Н. Лауда и А. Прост — имели шансы выиграть почетный титул. По сумме очков (соответственно 63 и 62,5) они далеко оторвались от соперников. Чтобы стать чемпионом, Просту надо было не только выиграть этап, но и рассчитывать на то, что Лауда финиширует дальше второго места.

Прост лидировал почти всю гонку, Лауда же 75% дистанции находился на четвертом и третьем местах. От лидера его отделял шедший с большим отрывом на втором месте англичанин Н. Мэнселл на «Лотосе-95Т». Из-за поломки он сошел и открыл Лауде путь к лаврам чемпиона мира.

Никлас Лауда, 36-летний австрийский гонщик, таким образом, в третий раз (1975, 1977 и 1984 гг.) выиграл первенство мира. Этот титул по три раза завоевывали англичанин Д. Стюарт (1969, 1971, 1973 гг.) и австралиец Д. Брэбхэм (1959, 1960, 1966 гг.). Пятикратным чемпионом был аргентинец Х. Фанхио (1951, 1954, 1955, 1956, 1957 гг.).

XVI этап (Португалия): 1. А. Прост (Франция); 2. Н. Лауда (Австрия), оба — «Мак-Ларен-МП4/2»; 3. А. Сенна (Бразилия), «Тоулмен-Харт-ТГ183Б»; 4. М. Альборетто (Италия), «Феррари-126К4»; 5. Э. де Анджелис (Италия), «Лотос-Рено-95Т»; 6. Н. Пике (Бразилия), «Брэбхэм-БМВ-БТ53».

Итоговая сумма очков: 1. Н. Лауда (Австрия) — 72; 2. А. Прост (Франция) — 71,5; 3. Э. де Анджелис (Италия) — 34; 4. М. Альборетто (Италия) — 30,5; 5. Н. Пике (Бразилия) — 29; 6. А. Арну (Франция) — 27.

МОТОКРОСС

Финишировали три **чемпионата мира 1984 года на машинах-одиночках.** Они закончились большим успехом итальянских и бельгийских кроссменов, завоевавших два первых и два вторых места.

Советские спортсмены не принимали участия в этих первенствах и стартовали лишь на отдельных этапах.

125 см³: 1. М. Ринальди (Италия), «Сузуки»; 2. К. Маддии (Италия), «Каджива»; 3. К. ван дер Вен (Голландия), КТМ; 4. А. Лежюн (Бельгия), «Сузуки»; 5. Д. Андреани (Италия), «Априлиа»; 6. Д. Стрийбос (Голландия), «Хонда».

250 см³: 1. Г. Кинигарднер (Австрия), КТМ; 2. Ж. Вимон (Франция), «Ямаха»; 3. Д. Уотли (Англия), «Сузуки»; 4. М. Велькенеерс (Голландия), «Жилера»; 5. Ж. Мартенс (Люксембург); 6. ван Доорн (Голландия), «Сузуки».

500 см³: 1. А. Мальэрб (Бельгия), «Хонда»; 2. Ж. Жобе (Бельгия), «Кавасаки»; 3. Д. Торп (Англия), «Хонда»; 4. А. Вроманс (Бельгия), «Хонда»; 5. Э. Гебоерс (Бельгия), «Хонда»; 6. И. Синтонен (Финляндия), «Хонда».

На первой странице обложки — фото В. Князева.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: В. А. АНУФРИЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. В. БАЛАБАЙ, В. Д. БОГУСЛАВСКИЙ, А. Г. ВИННИК, Б. Ф. ДЕМЧЕНКО, Л. В. ЗВЕРКОВСКИЙ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, В. И. ЛАПШИН, Н. И. ЛЕТЧФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. Н. ЛУКАНИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, В. И. ПАНКРАТОВ, Н. В. СЛАДКОВСКИЙ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ.

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор Д. А. Константинов.
Технический редактор Л. В. Рассназова. Корректор М. И. Дунаевская.

Сдано в производство 30.10.84 г. Подписано к печати 29.11.84 г. Г-73914. Формат 60×90⅛. Усл. печ. л. 4. Тираж 3950000 экз.
Заказ 1347. Цена 1 руб. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-23-82, 207-16-30.

Издательство ДОСААФ СССР, Москва.
3-я типография Воениздата

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ИТОГИ КОНКУРСА 1984 ГОДА

Около полутора тысяч предложений поступило на прошедший конкурс. 93 из них были опубликованы. Как и в прежние годы, абсолютное большинство «Советов» было посвящено автомобильной теме.

Среди 79 напечатанных предложений автомобилистов жюри выделило три призовых.

Первая премия — 75 рублей и зарядное устройство — присуждена В. Зоммеру из Ташкента за оригинальный способ восстановить работоспособность механизма газораспределения у двигателя ВАЗ—2105 с поврежденным зубчатым ремнем («За рулем», 1984, № 6).

Вторую премию — 50 рублей и набор инструментов — получил москвич Л. Иванов, автор совета «Уравняйте заряды» («За рулем», 1984, № 9). Ценность его в обеспечении пожарной безопасности всех автомобилей.

Третьей премии — 30 рублей и набора инструментов — удостоен Е. Васильев из города Урюпинска Волгоградской области, предложивший доступный всем владельцам «запорожцев» способ ремонта торсионов передней подвески («За рулем», 1984, № 5).

Среди 14 «Советов» для мотоциклистов по решению жюри один, о выходе из трудного положения с пуском двигателя в зимних условиях («За рулем», 1984, № 9), удостоен поощрительной премии — набора инструментов. Автор этого совета — Г. Митрофанов из села Болотниково Пензенской области.

Поздравляя победителей, редакция приглашает читателей принять участие в очередном, восьмом по счету конкурсе — «Лучший совет 1985 года». Темы его, как и прежде: самостоятельное обслуживание машин и простейшие приспособления для этого; повышение долговечности и надежности отдельных узлов и деталей автомобилей и мотоциклов; снижение эксплуатационных расходов и экономия топлива; остроумный выход из затруднительных положений, встречающихся в пути.

«Совет» на любую из этих тем излагайте кратко — самую суть дела, а иллюстрации постарайтесь делать достаточно четкими. Обязательно указывайте полностью фамилию, имя и отчество, почтовый адрес с шестизначным индексом. Безусловно, автор должен проверить предложение на практике и убедиться в его действительной полезности. Идеи, какими бы заманчивыми они ни казались, жюри не рассматривает. Так же, как и раньше, не будут приняты самостоятельные «усовершенствования» конструкций тормозной системы, рулевого управления и внешнего освещения автомобилей и мотоциклов. Требования к этим системам в отношении безопасности весьма жесткие, и заводские конструкции не подлежат ревизии в домашних условиях.

Присланные на конкурс предложения не рецензируются и не возвращаются. Соответствие их рубрике «Советы бывалых» определяет редакция.

Победителей ожидают денежные премии в размере 75, 50 и 30 рублей и специальные призы. Напоминаем, что в новом конкурсе жюри рассматривает предложения, которые поступили и поступят с октября 1984 по сентябрь 1985 года включительно. Авторы «Советов», пришедших в редакцию после сентября, примут участие в конкурсе следующего года.

БОЛЕЕ ПРОСТОЙ ВАРИАНТ

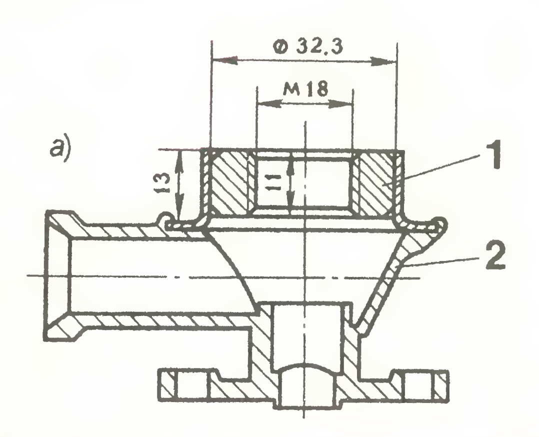
Речь идет о ремонте крана отопителя у **«Жигулей»**. В февральском номере «За рулем» 1984 года было опубликовано предложение В. Саковича. Сама идея использовать при ремонте крана отопителя **«Жигулей»** детали от обычных водопроводных систем, не являющиеся дефицитом, удобна для тех, кто обслуживает машину самостоятельно. Мне же удалось найти менее трудоемкий вариант ремонта.

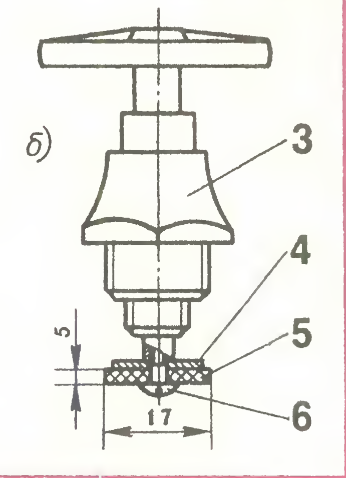
У испорченного крана я отпилил по окружности крышку корпуса на расстоянии 13 мм от завальцовки. Вынул из корпуса конус и вырезал диафрагму, так чтобы кольцо ее осталось в завальцованной части корпуса и служило по-прежнему уплотнителем. Наружную и внутреннюю стороны корпуса зачистил и облудил оловом, после чего впаял внутрь корпуса выточенную из латуни (можно из бронзы) втулку **1**, как показано на рисунке.

Кран-буксу от водопроводного крана немного переделал: сточил буртик у клапана **4**, чтобы он стал плоским и к нему можно было винтом прижать резиновую прокладку **5**. Есть конструкции, у которых клапан не имеет резьбового отверстия в центре — в этом случае его надо сделать.

При сборке кран уплотняется обычными в таких конструкциях материалами — льняным волокном с масляной краской.

г. Ташкент **Б. НЕВЗОРОВ**





Ремонт крана в системе отопления «Жигулей»: а — переделка корпуса штатного крана; б — переделка кран-буксы водопроводного крана; 1 — переходная втулка; 2 — корпус крана отопителя; 3 — корпус кран-буксы; 4 — клапан; 5 — прокладка; 6 — винт.

ПЕРЕНЕСИТЕ ФОНАРЬ

На **«москвичах» и «жигулях»** лампы, освещающие багажник, расположены так, что, если он заполнен, света их не видно. Чтобы отыскать нужную вещь в темное время, приходится зажигать спички или включать переносную лампу.

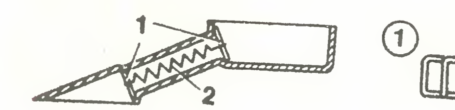
На «Жигулях» я переместил фонарь освещения багажника на его крышку, закрепив в выштамповке возле замка при помощи самонарезающего винта, для которого просверлил отверстие. Провод к фонарю удлинил и проложил внутри усилителя крышки. Теперь багажник освещается снаружи.

А. БЕЛОУСОВ

г. Москва

ПРУЖИНА ДЕРЖИТ ПАТРУБОК

С **«жигулями»**, если поддон картера не защищен, бывают случаи, когда при наезде на препятствие отламывается заборный патрубок масляного насоса.



Крепление отломившегося патрубка масляного насоса: 1 — скобы; 2 — пружина.

Это произошло и у меня в дальней поездке. Закрепить патрубок удалось при помощи двух скоб и пружины, как показано на рисунке. Скобы согнул из проволоки диаметром 2,5 мм, причем размер выбрал таким, чтобы они не могли пройти в отверстие масляного насоса, если соскочит пружина.

Вместо скоб можно, конечно, применить и шайбы подходящего размера.

г. Улан-Удэ **В. БАЛДАНДОРЖИЕВ**

РЕМОНТ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

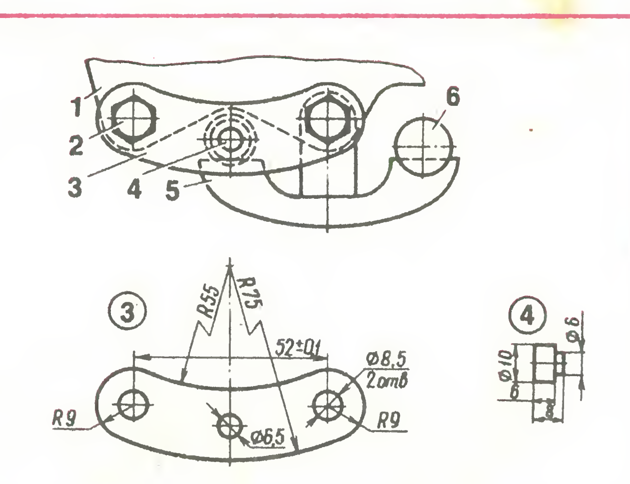
У автомобилей **«Москвич—407», «403», «408», «412», «2140»** ось блока шестерен промежуточного вала запрессована в отверстия картера коробки передач и зафиксирована стопором, входящим в паз на заднем конце оси. Со временем или после нескольких разборок узла посадка оси ослабляется, вследствие чего она перемещается назад, отгибая стопор, зацепление шестерен нарушается и коробка перестает работать.

Для устранения этой неисправности я изготовил пластину 3 (см. рисунок) с упором и установил ее под болты **2**, которыми закреплен удлинитель коробки. Стопор **5** снимать не стоит, так как он фиксирует еще ось шестерни заднего хода.

Коробка теперь работает исправно.

А. ХАСАНОВ

Киргизская ССР,
г. Токмак



Дополнительная фиксация оси: 1 — картер коробки передач; 2 — болты крепления удлинителя; 3 — пластина; 4 — упор; 5 — стопор; 6 — ось шестерни заднего хода.

Историческая серия
«Из коллекции «За рулем»
в 1985 году
расскажет о том,
как совершенствовались
отечественные автобусы —
самое массовое средство
общественного транспорта,
которому сегодня
отводится немалая роль
в улучшении обслуживания
населения.
Ведет эту серию
редактор отдела науки и техники
«За рулем»
инженер Л. Шугуров.
Художник — А. Захаров.



1. ОМНИБУС РОМАНОВА

Петербургский изобретатель инженер И. В. Романов в 1899 году построил опытные образцы электрических омнибусов, снабженные аккумуляторами собственной конструкции. Восемь батарей размещались под полом кузова. Вход в салон с двумя продольными скамьями был с задней площадки, на которой находился кондуктор. Омнибус Романова имел электрические фонари и сигнал.

После проведенных в феврале 1901 года испытаний машины признали пригодными для эксплуатации в Петербурге.

Год постройки — 1899; число мест — 17; два двигателя: тип — электрический, постоянного тока, суммарная мощность — 6 л.с./4,5 кВт при 1800 об/мин; запас хода — 60 км; длина — около 3500 мм; ширина — около 2000 мм; высота — около 2700 мм; база — 2650 мм; масса в снаряженном состоянии — 1600 кг; скорость — 11 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 1 руб.

2. «ДУКС»

Московский велосипедный завод «Дукс», прежде чем начать выпуск автомобилей с двигателями внутреннего сгорания, изготовил опытные образцы паровых автомобилей и электромобилей (на рисунке).

У электрического омнибуса «Дукс», предназначенного для обслуживания гостиниц, управление осуществлялось уже рулевым колесом, а не поворотным рычагом на стойке. Однако оба передних колеса крепились и поворачивались по-тележному, на круге. Вход в салон был с площадки позади облучка водителя.

Год постройки — 1902; число мест — 10; двигатель — электрический, постоянного тока; передача к ведущим колесам — цепная; шины — пневматические; длина — около 4300 мм; ширина — около 1900 мм; высота — около 2700 мм; база — 2850 мм.

